SOLO MOTO ACTUAL

SEMANAL - REVISTA DE/PARA ESPECIALISTAS Nº 944 13 JULIO 1994 375 PTAS.

EXCLUSIVA
PRUEBA TOTAL

8 HORAS CON LA
YAMAHA FZR 600 R
PROBADA POR "EL MARCIANO"
KENNY ROBERTS

MOTOCROSS
EL NACIONAL
EL MUNDIAL
EL AMERICANO

MUNDIAL DE TRIAL
NO HAY QUIEN LO PARE
TARRES YA CASI TIENE
SU 6º TITULO MUNDIAL

(MEXICO N$ 6,00)
8 414090 100342 00944

DR 50W

¡MOJATE!

NUEVA DR 50W

Refrigerada por agua

Atrévete con la nueva Suzuki DR 50 W.

Máxima potencia, motor refrigerado por agua, suspensión delantera hidráulica invertida, freno delantero de disco...

Con su carácter agresivo, enduro, no te valdrán las excusas.

¡Tendrás que mojarte y darle caña ¡

MOTUL

Para tu SEGURIDAD utiliza CASCO

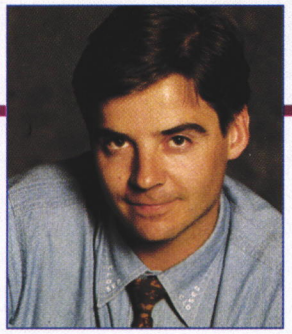
BSB

SUZUKI

SUZUKI MOTOR ESPAÑA S.A.

OPINION

ENRIC CLARÁ



VENTE A LA FIESTA

No me lo acababa de creer. El martes, a las nueve de la mañana, cuando hacía muy pocas, poquísimas horas, que el Solo Moto había llegado a todos los rincones de España, como si fuera el fresco del barrio de Bimbo, el fax de nuestra redacción empezó su jornada laboral de forma inhabitual.

Simplemente, se le acumulaba el trabajo.

Minuto a minuto, no dejaban de salir por el fax las hojas de inscripción para la convocatoria de las jornadas de puertas abiertas que estamos preparando para este domingo.

Y no me lo acababa de creer. Porque la verdad, no nos atrevimos a darle mucho bombo y platillo, ni tampoco lo anunciamos con demasiado tiempo. Pero aquellas pocas páginas que resumían nuestra idea calaron muy hondo en muchos de vosotros, que a buenas horas de la mañana, después de hojear la revista, rellenasteis el boletín y buscasteis un fax para poder ser de los primeros y asegurar así vuestra presencia.

Y si he dicho que no me lo creía es porque lo de las jornadas de puertas abiertas es un invento. Es una idea nueva en la cual toda esta casa creyó enseguida. Pero la aceptación de la gente, del aficionado, del motorista, tu aceptación en definitiva, es siempre una incógnita cuando se hacen cosas nuevas. No sabes de antemano cómo va a responder la gente.

Por eso, el ver el fax "agobiado" sacando hoja tras hoja, era la confirmación de que la idea había calado y era una recompensa al trabajo de convencer a las marcas de nuestro país de que queríamos hacer algo nuevo, diferente y en lo que nosotros creíamos ciegamente.

La verdad es que no nos costo mucho convencerles. Al igual que nosotros, captaron enseguida la idea, les gusto y se han embarcado con nosotros.

Por si no has seguido la información que hemos ido publicando, lo de las jornadas de puertas abiertas se basa en que tú, si tienes moto (y si no luego te cuento más cosas) puedas ir un día al circuito de velocidad, ése al que a veces has ido a ver un mundial, un Open Ducados, un mundial de SBK, o simplemente ése al que has soñado entrar algún día con tu moto.

Pues no sólo te dejamos entrar en el circuito, sino que auténticos profesionales en esto de las motos te van a instruir, a explicar cuatro trucos y a dar algunos consejos para que mejores tu conducción (nadie nace enseñado) y vas a rodar con ellos.

¿Pero sabes cuál es el fondo real de esta idea? Pues algo tan simple y bonito como el que la gente de la moto nos encontremos un día en un circuito, nos veamos rodeados de motos, vivamos el ambiente y charlemos de nuestras cosas. Claro que eso va aliñado con los cursillos y con las rodadas. Y allí estarán la mayoría de las marcas. Cagiva, Derbi, Ducati, Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha... con sus stands en el paddock, con sus estrellas de la gama para que, en la medida de lo posible, puedas probar la moto de tus sueños, o acabarte de decidir en la elección de tu próxima moto.

Pero ahí no acaba el asunto. El paddock va a ser un autentico núcleo motorista porque también habrá una pista para probar scooters (uno de los atractivos para los que no tienen moto o para los acompañantes) y también la posibilidad de participar en la gincana, donde los premios van a ser un Vamos, un Adress, un Dio y un Axis.

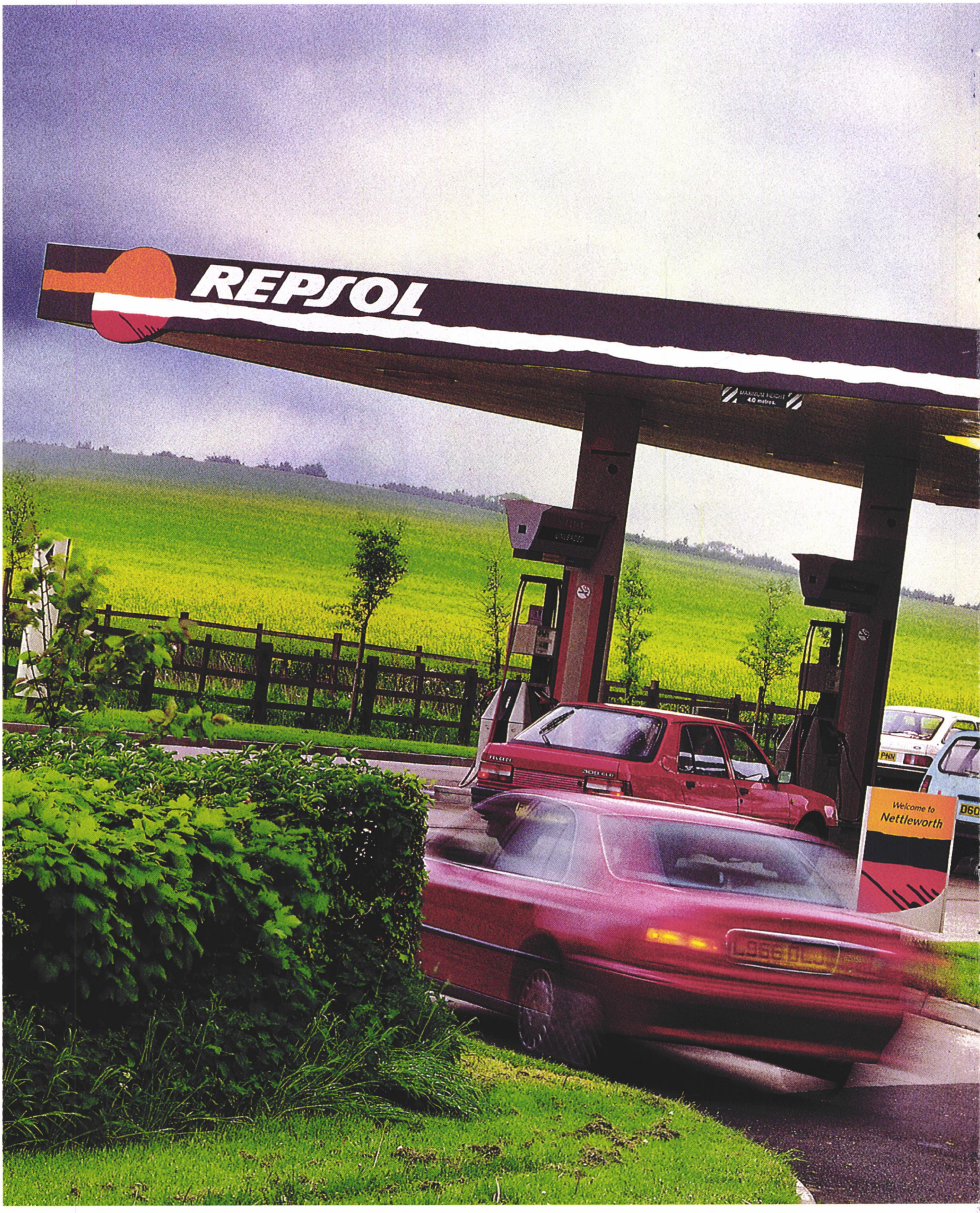
¿Que hay Gran Premio ese domingo y te vas a quedar en casa a verlo? ¡Olvídate! Por los monitores del Circuit podremos seguir, todos juntos, el desenlace de la carrera. En piña, como amigos.

Este domingo tienes que venir al Circuit de Catalunya, estés o no inscrito para los cursillos, o esté o no aceptada tu inscripción, ya que tenemos más de 600 y evidentemente es imposible intentar hacer un cursillo multitudinario. Por ello, para hacer bien las cosas, lo hemos limitado a 224. Que no estés entre los elegidos no significa que no estés invitado. Al contrario. Nos gustaría veros a todos por allí. Charlar, conocer vuestras ideas, inquietudes y mil cosas más.

Ahora empezamos en el Circuit de Catalunya, pero pronto nos vamos a trasladar al Jarama, a Jerez, a la Torrecica de Albacete y a Calafat. Para que no puedas decir que te queda muy lejos y porque queremos hacer de esto EL DÍA DE LA MOTO, y queremos compartirlo con todos.

Creemos en la idea, y sabemos que te va a gustar. Lo único que tienes que hacer es venir.

GRAN BRETAÑA. MAS DE 400 ESTACIONES DE SERVICIO REPSOL.



Llegamos a Gran Bretaña en 1989.

Hoy tenemos 414 Estaciones de Servicio y operamos con dos filiales: Carless Refining & Marketing y Repsol Petroleum Ltd.

Además, disponemos de una refinería de productos especiales de alto valor añadido en Harwich, Inglaterra.

Cada día refinamos y comercializamos más productos. Y seguimos abriendo gasolineras... seguimos creciendo. Tanto, que nuestro volumen de negocios en el Reino Unido superó los 35.000 millones de pesetas en 1993.

ESTA ES LA FUERZA DEL PETROLEO.

ESTA ES LA FUERZA DE REPSOL.

UNA

de las 100

MAYORES *compañías*

INDUSTRIALES

del **MUNDO.**

REPSOL

SUMARIO 27

NOTICIARIO DEPORTIVO **8** EL CORREO DEL LECTOR **14** JOE BAR TEAM **16** ZAPPING **18** 8 HORAS CON LA YAMAHA FZR 600 R ¡CON KENNY ROBERTS! **20** CÓMO ESTÁN LOS MUNDIALES DE MOTOCROSS **30** SOLO RUTA **34** COMPRA & VENTA **35** RAID NICOLA **40** EL MUNDIAL DE TRIAL EN TOSSA (GERONA) **42** JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS EN MONTMELÓ **50** MOTOS ACUÁTICAS **54** TRIAL JÚNIOR **59** EUROPEO DE MOTOCROSS **62** ACTUALIDAD **64** MOTOCROSS USA **66** POST GP DE ASSEN Y MUGELLO **68** NOTICIARIO INDUSTRIA **74** ENTREVISTA EXCLUSIVA CON KENNY ROBERTS **76** LAS POLARIS DE AGUA **78** EMPEZÓ EL NACIONAL DE CROSS 250 **82** OPEN DUCADOS EN CALAFAT **86**

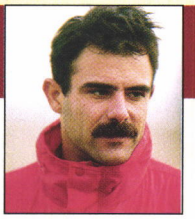
S T A F F

Editor	JAIME ALGUERSUARI
Director	ENRIC CLARÁ
Equipo de Redacción	
Jefe de redacción	JOSE CODINA
Jefe de pruebas	PERE CASAS
Pruebas	Ricard Jové Luis Miguel Reyes David Remón Pepe Burgaleta
Competición	Vic Monllau; Ignasi Bertrán; Francisco Comuñas; Javier del Arco; Mariano Herranz; Juanma Lozano; Joan P. Joanpere; Paulino Arroyo; Oleguer Serra; Ernest Ribé; Gonzalo de Martorell
Archivo	Jordi Hernández, Lluis Llurba
Fotografía:	Santi Diaz, Francesc Montero, Fernando Herranz, Albert Bertrán
Secretaria de Redacción	Marisa Tabares
Tratamiento de Textos	Ana Tabares
Diseño Gráfico y montaje	Rosa Puig
Montaje publicidad	Román Fors
Corresponsales nacionales	Francisco Solbas; Juan de Dios Jimena; Miquel Seguí; Florencio de Pablo; Toni Díaz; José Antonio González; Josep Mª Pàmies; Pedro J. Vallespí
Corresponsales internacionales	Michel D'Awans (Bélgica); Mat Oxley, Ray Daniel, Roland Brown y Mac McDiarmid (Gran Bretaña); Henk Keulemans (Holanda); Maurizio Mazzoni, Carlo Mayr, Fermino Fraternalli (Italia); Gunther Wiesinger y Waldemar Da Rin (Suiza); Hector Cademartori (USA); Shigeo Kibidi, Makoto Sugitani y Yasushi Ichkawa (Japón)
EDITA: Alesport, S.A	Gran Via, 8-10, 7º - 08908 Hospitalet de Llobregat.(Barcelona) Teléfono: (93) 431 55 33 - Fax: (93) 422 06 93 - 422 74 04
Delegación en Madrid	Coordinadora: Ana Juárez Pº de la Castellana, 268 - 28046 Madrid Teléfono: (91) 733 33 11 - Fax: (91) 733 37 63
Presidente Director General	Jaime Alguersuari
Consejero Delegado	Juan Porcar
Administrador	Carlos Martín
Gerente Promociones-Publicidad	Nelo Draghita
Adjunta a la Dirección	Ana Miró
Distribución	Víctor Benítez
Jefe de Producción	Manuel Pérez
Dtor. Relaciones Públicas	Francisco Alguersuari
Secretarias de Dirección	Mª Reyes Bertrán, Lupe Martínez
Publicidad	**Barcelona**: Elena Marzá (Coordinadora) Víctor Betrán, Noli Miñarro, Pili Puig, Víctor Sabater **Madrid**: Antonio de Febrer (Subdirector) **Levante**: Nacho Santos - Tfno. (908) 66 04 94
CLUB AVENTURISMO	Félix Dot, Xavi Piqué Gran Vía 8-10, 3º - 08908 Hospitalet de Llobregat (Barcelona) Teléfono: (93) 431 55 33 - Fax: (93) 422 10 96
Fabricación	Giesa - Teléfono: (93) 415 07 99
Fotomecánica color	Cromocenter - Tfno. (93) 424 54 62
Fotocomposición	Alesport, S.A.
Impresión	Rotographik, S.A.
Distribución	Coedis, S.A. Teléfono: (93) 680 03 60
Depósito legal	B-45686-87
Precio de este ejemplar	375 ptas. (IVA incluido)
Precio Canarias, Ceuta y Melilla	400 ptas. (Incluida sobretasa aérea)
Printed in Spain	
Importador y distribuidor en México	Pernas y Cia. Editores y Distribuidores, S.A., de C.V. Lago Eire nº 44, Col. Tacuba - C.P. 11410, México D.F. - RFC-PED-870217-B47

Esta publicación es miembro de la asociación de Revistas de Información

POLEMICO

EXTRANJERO EN ESPAÑA



Fernando Gil

Como ya sabéis, últimamente compagino mi actividad de piloto de Raids con frecuentes colaboraciones en esta publicación. Ello me permite, por una parte, estar al corriente de las últimas noticias que se producen en el mundillo, y, por otra, poder poner en vuestro conocimiento los hechos que considero más relevantes.

Tras mi reciente participación en la Baja Nicola 1000, en Portugal, y al iniciar los trámites para la inscripción en la Baja Aragón, me sorprendió un evidente contrasentido.

Resulta que en Portugal todos los pilotos de la C.E.E. podían participar con sus respectivas licencias nacionales y, sin embargo, para correr en Zaragoza, a los pilotos españoles se nos exige la internacional. Puesto en contacto con la organización, el tema adquiere tintes aún más indignantes cuando me entero de que a los participantes en automóvil se les acepta la inscripción con sus licencias nacionales.

Según la organización, esta medida, exigencia de la R.F.M.E., les perjudica notablemente, porque encarece sensiblemente los costes y puede desanimar a más de uno a participar en una carrera, ya bastante cara de por sí.

Se da el caso, además, de que la licencia internacional de Raids no se expide para una sola carrera y la anual cuesta 50.000 pesetas... un bonito palo para las maltrechas economías de los pilotos de esta modalidad.

Decidido a enterarme a fondo de la cuestión, me puse en contacto con todas las posibles partes implicadas: la R.F.M.E., la asociación de federaciones autonómicas de motociclismo, por medio de mi federación territorial y, obviamente, el club organizador.

La postura de la organización queda clara a la primera: si reciben autorización de la federación, estarían encantados de aceptar a los pilotos con licencia nacional. Las territoriales, por su parte, afirman que es ilógico exigir en España un documento cuya única cobertura es el seguro de repatriación, más aún cuando la prueba no puntúa para ningún campeonato F.I.M., y se prestan a llevar el tema a la próxima reunión de la comisión delegada, que tendrá lugar el día 12 de julio.

Con la R.F.M.E. la cosa ya cambia, su secretario general, el Sr Gil Hidalgo, me atiende muy amablemente y me comunica que son normas de la F.I.M. y que no se puede hacer nada. Finalmente, y tras muchas llamadas, se ofrece la posibilidad de correr con licencia internacional de Enduro, que acepta la modalidad de una sola carrera. Ello constituye un significativo ahorro, de 50.000 a 13.000 pesetas. Algo hemos conseguido pero no deja de ser, en esencia, un impuesto sin ninguna contraprestación.

Me temo que los estamentos deportivos se hayan contagiado del ejemplo gubernamental y tengan mal entendidas sus funciones. La R.F.M.E. debería estar al servicio de los motociclistas españoles, como el gobierno de la nación debería servir a los ciudadanos, y no servirse de ellos... ¿estamos de acuerdo?

De lo contrario, no debe extrañar que muchos nos sintamos extranjeros en España.

SEMÁFORO

ROJO

STOP AL CONFLICTO EN SERMOTO

Tras una larga temporada de relaciones tensas y posterior divorcio, parece ser que el semáforo se ha puesto rojo para la "guerra" entre Derbi y Sermoto. Una buena noticia que debe servir para que todas las marcas arrimen el hombro juntas para salir de la crisis. Como la situación lo requiere ¡démosle, al menos, un voto de confianza!

ÁMBAR

NUEVOS RADARES OCULTOS

Con la entrada en vigor de los nuevos radares camuflados, va a encenderse para muchos infractores la luz ámbar de precaución. A falta de ver los resultados de la medida, sólo hay que desear que ésta no sirva para llenar la carreteras de conductores más pendientes del radar que de la carretera.

VERDE

EL EJEMPLO DE RAINEY

El alto número de accidentes que se producen los fines de semana entre los jóvenes ha decidido a Wayne Rainey a poner su imagen, su carisma y su ejemplo a disposición de varias campañas de seguridad vial, tanto en España como en los USA. Semáforo verde para alguien que fue un campeón en la pista y lo es fuera de ella.

CURIOSIDADES

Un médico californiano ha desarrollado un sistema hinchable que **protege las vértebras** cervicales de los motoristas. En caso de caída, se dispara un cojín hinchable que inmoviliza el cuello en un cuarto de segundo.

El primer americano que ganó un Gran Premio de Velocidad fue **Pat Hennen**. Sucedió en Imatra, Finlandia, en 1976.

"Ride the winds of change" **(Cabalga el viento del cambio)** es el eslógan que Suzuki utiliza en su publicidad televisiva en el canal por satélite Eurosport.

PUNTO DE VISTA

Álex Medina

POR EL BIEN DE TODOS

Según un estudio de los Servicios Municipales de Barcelona, un 4'4 % de los barceloneses utiliza la moto o el ciclomotor como medio de transporte urbano. Según este mismo estudio, casi el 75 % de usuarios se desplaza por la ciudad Condal con los trasportes públicos (43 % en metro y 28 % en Bus), mientras que el coche es utilizado habitualmente por un 15 % de la población.

Es curioso observar cómo el nº de personas que se desplazan a pie (5'3 %) supera a los usuarios de los vehículos de dos ruedas.

Barcelona ha mejorado mucho en lo que a circulación se refiere, pero es obvio que se siguen produciendo atascos considerables. El gran problema de la ciudad Condal y de otras muchas ciudades españolas sigue siendo el automóvil, pese a que sólo se empeñan en utilizarlo a diario un escaso 15 % de los ciudadanos. Él es el culpable de la mayoría de los atascos, ocupan mucho espacio, contaminan, tienen problemas de aparcamiento y, en definitiva, el automóvil parece el medio de transporte menos indicado para su uso urbano.

Dicha problemática ha llegado a plantear en algunas ciudades europeas un uso restringido de los vehículos de cuatro ruedas y a la larga ésta parece ser la única solución para paliar los problemas circulatorios.

Mientras todo ello sucede, se potencia el uso del trasporte público (una buena medida), se ofrecen ayudas por parte de la Administración a la hora de adquirir un vehículo de cuatro ruedas, pero... ¿y las motos?, ¿y los ciclomotores? ¿Alguien por parte de Ayuntamientos o Administración se ha encargado alguna vez de potenciar el uso de la motocicleta? ¿Por qué las motos no tienen ninguna ventaja a la hora de su adquisición?

No me parece justo que tengan que ser los fabricantes de motocicletas los únicos que inviertan en campañas publicitarias, los que tengan que recordar las muchísimas ventajas de los vehículos de dos ruedas en las grandes urbes, mientras siguen siendo ignoradas por los mandatarios de este país.

La moto merece, ahora más que nunca, una ayuda más que justificada por sus enormes ventajas en los desplazamientos urbanos. Sería bueno que, por primera vez, la Administración reconozca públicamente sus ventajas y potencie el uso de la motocicleta.

Por unas ciudades más humanas, más ágiles, más dinámicas y descongestionadas, hay que potenciar a la moto como vehículo ciudadano y sería bueno que, por una vez, sea la administración quien se encargue de ello. Por el bien de todos.

J.P. JUANPERE

LOCATELLI Y LUCCHI, DOS WILD-CARD DE LUJO

MAGNÍFICAS ACTUACIONES EN EL G.P. DE ITALIA

Roberto Locatelli comenzó a correr en 1989, pero en off-road; y fue Campeón de Italia en 1990 y 1991 justo antes de decidirse a cambiar de especialidad, aconsejado por su padre, un "tuerca" de mucho cuidado: *"Chaval, el Enduro jamás te va a dar para comer, y creo que puedes hacer carrera en velocidad"*, le dijo un día su apasionado progenitor.

Y ahí le tienes; corriendo en Sport Producción, Campeonato que ganó ya en su primera participación, lo que le reportó un contrato de tres años con Aprilia. Actualmente ocupa el segundo puesto del Campeonato de Europa, por detrás de Iván Cremonini, el otro gran descubrimiento de esta temporada.

Pero la gran demostración de Roberto tuvo lugar en los entrenamientos del G.P. de Italia, cuando se situó en pole desde el primer momento ante el asombro de propios y extraños. Sus exultantes inicios tienen muchos puntos en común con ese otro monstruo de la velocidad italiana: Max Biaggi, y ambos le deben mucho a un hombre que, desde la sombra, va nutriendo el casillero italiano de grandes campeones: Fabrizio Guidotti.

Mucho hacía que no se veía a un piloto italiano, sobre una moto italiana, en pole position. El último fue Alessandro Gramigni, en el G.P. de Sudáfrica '92, carrera cuya victoria se disputaron dos españoles: Aspar y Giró, siendo la última que ha conquistado, por el momento, el Campeón del Mundo valenciano. *"Se la debía a Guidotti"*, afirmaba el sorprendente Locatelli, *"desde que tiré por la borda el título italiano cuando me caí en la tercera vuelta, cuando me bastaba un punto para conseguirlo. Fue una desilusión muy grande para todos, y espero que Fabrizio, tras esta vuelta rápida, me perdone aquel error"*. El título se lo llevó Cremonini, pero Guidotti sonreía en Mugello, cuando aquel joven de larga melena rubia volvía a dar la razón al viejo zorro de los circuitos.

En carrera, Locatelli estuvo allí, delante, pero la presión todavía era demasiada para sus jóvenes hombros: *"En el sexto giro, la rueda trasera ha perdido adherencia de repente, y me he salido de la pista, perdiendo el contacto, y lo que es más importante, el ritmo de cabeza de carrera, y me ha atrapado el segundo grupo de carrera. Pero estoy contento; ahora me vuelvo al Europeo, y ya nos veremos de nuevo el año que viene, ya en el Mundial"*. No está mal; en Italia les ha nacido una nueva estrella. Y van...

El caso de Marcellino Lucchi es diferente. El piloto probador de Aprilia "vive" prácticamente en Mugello, donde gira y gira probando y desarrollando lo que luego utilizarán Biaggi, Ruggia y JMB en los GGPP.

Pero es que lo de Lucchi tiene mucho mérito, pues el hombre tiene, nada más y nada menos, que ¡37 años! cumplidos; es el Campeón italiano de los últimos tres años y su última hazaña fue rebajar el récord de Harada del circuito de Misano... ¡casi nada!

G.P. FRANCIA 17 JULIO
HORARIO TV

Las carreras se retransmitirán por "La 2" de TVE dentro del programa "El Mejor Deporte", con el horario siguiente.

Carrera 250	12,00 hs.
Carrera 500	13,15 hs.
Carrera 125	14,30 hs.

G.P. DE FRANCIA
LE MANS BUGATTI 4,430 km

Podiums 1992*:

125: GIANOLA (Honda), UEDA (Honda), *ASPAR* (Honda).
250: REGGIANI (Aprilia), CHILI (Aprilia), CADALORA (Honda).
500: RAINEY (Yamaha YZR), GARDNER (Honda NSR), KOCINSKI (Yamaha YZR).

Records*:

125
Pole: 1'53"68 a 134,27 km/h, ROMBONI (Honda RS) en 1990.
Vta rápida: 1'54"00 a 133,89 km/h, ROMBONI (Honda RS) en 1990.
Carrera: 132,709 km/h, SPAAN (Honda RS) en 1990.

250
Pole: 1'44"963 a 151,94 km/h, CADALORA (Honda NSR) en 1991.
Vta rápida: 1'45"375 a 151,35 km/h, BRADL (Honda) en 1991.
Carrera: 150,051 km/h, BRADL (Honda) en 1991.

500
Pole: 1'39"964 a 159,54 km/h, KOCINSKI (Yamaha YZR) en 1991.
Vta rápida: 1'41"200 a 157,59 km/h, DOOHAN (Honda NSR) en 1991.
Carrera: 156,256 km/h, SCHWANTZ (Suzuki RGV) en 1991.

* Los podiums corresponden a la última edición del G.P. de Francia, celebrada en Magny Cours. Los records son los vigentes para el circuito Bugatti de Le Mans, sede del G.P. de 1994.

LOCATELLI Y CREMONINI AL MUNDIAL '95

No es ninguna sorpresa; Carlo Pernat ya anunció públicamente en Mugello la creación del "Marlboro Young Team Italia", en el que formarán, además del jovencísimo Stefano Perugini, Roberto Locatelli e Iván Cremonini.

Según Fabrizio Guidotti, *"Iván y Roberto probarán nuestras 250; pues tan sólo uno de ellos irá al cuarto de litro. Aprilia necesita pilotos, y no sabemos cuál subirá de cilindrada, pero ambos tendrán su oportunidad, y ya está confirmado que ellos estarán en el Mundial el año que viene"*.

Así se hacen las cosas; luego, se ganan carreras, se llenan circuitos y se venden motos. ¿Te sorprende?

CASTROL TTS *INJECTION SYSTEM* Y CASTROL TTS *PRE-MIX*.
ACEITES 100% SINTETICOS DE ALTAS PRESTACIONES DESARROLLADOS EN COMPETICION.

DIRECTO AL CORAZON DE TU MOTO

CASTROL TTS *INJECTION SYSTEM*

Es el nuevo lubricante de Castrol, desarrollado especialmente para motores de 2 Tiempos con mezcla de aceite por inyección. Una nueva fórmula para un nuevo sistema de lubricación por depósito separado, directo al corazón de tu moto. Un lubricante de alta tegnología para conseguir una perfecta combustión y máximas prestaciones en condiciones extremas.

CASTROL TTS *PRE-MIX*

Para motores de 2 Tiempos con sistema de lubricación tradicional, por pre-mezcla de gasolina. Al igual que Castrol TTS Injection System, ha sido desarrollado en los primeros circuitos del mundo. Para que disfrutes de la mejor protección y alargues al máximo la vida de tu motor.

Castrol TTS Injection System y Castrol TTS Pre-mix. Dos fórmulas con más vida para el corazón de tu moto.

Máximas prestaciones, al más alto nivel.

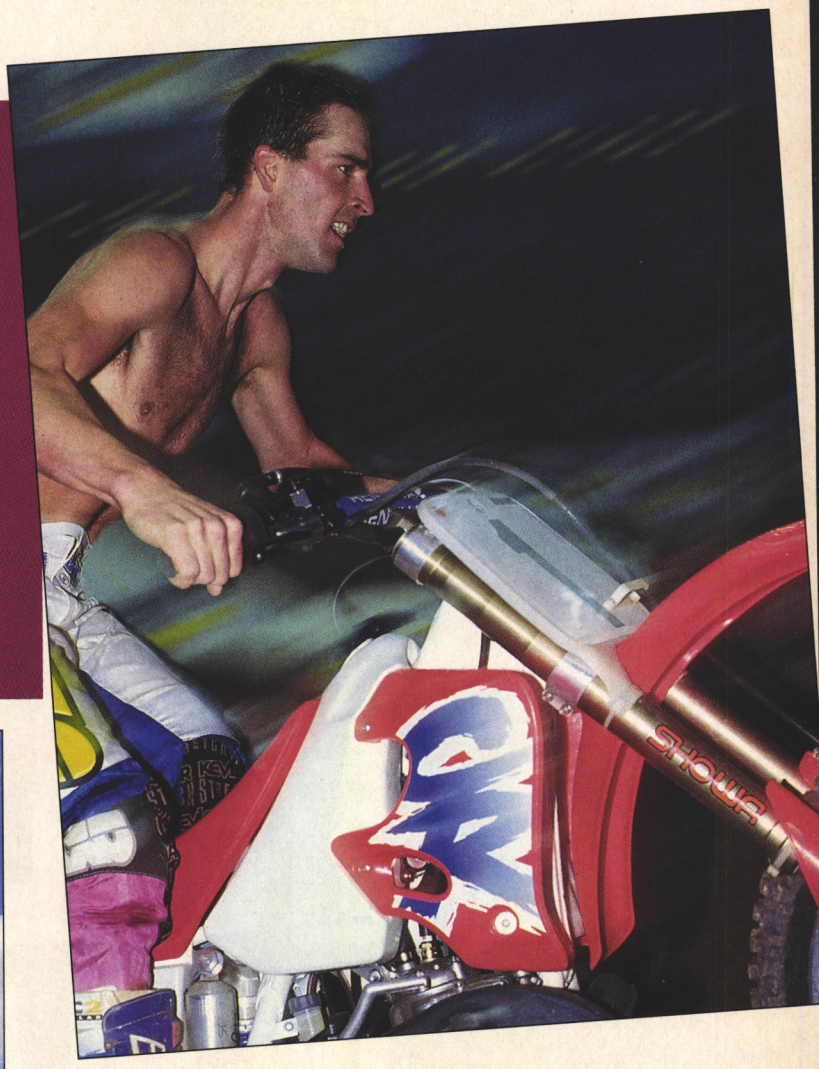
HERRANZ - SERRA

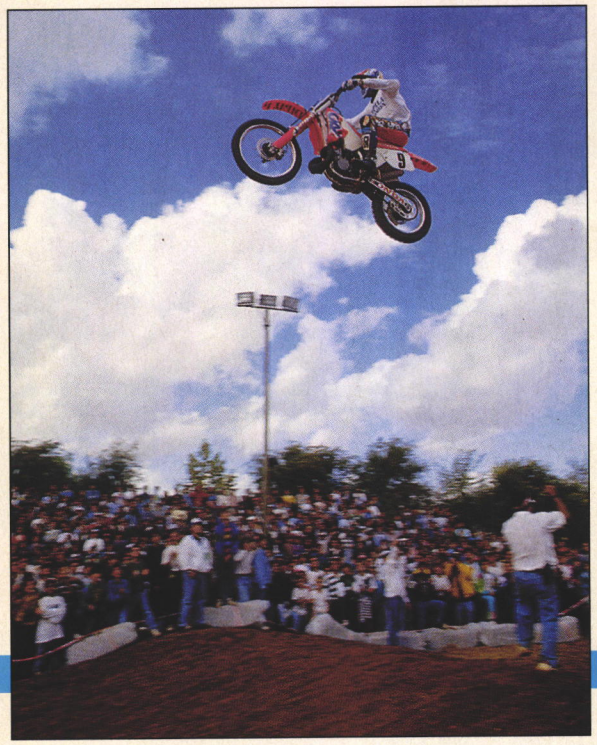
SORPRESA EN USA

JEFF STANTON SE RETIRA

El piloto oficial de Honda America anunció en Buchanan (Michigan) su retirada definitiva de los circuitos de cross. Stanton, tricampeón de Supercross ('89, '90 y '92), se vio totalmente eclipsado desde la llegada de Jeremy McGrath al 250 c.c. Los resultados en las dos últimas temporadas no le han sido nada favorables, todo lo contrario que McGrath, y aunque el mismo piloto declaraba que no estaba ni mucho menos acabado a mitades del Campeonato de Supercross, la sorpresa saltó en Buchanan (Michigan), escenario de la quinta prueba del Campeonato Nacional de 250 c.c., donde hacía pública su decisión.

Si es verdad que los días de Stanton en Honda parecían estar más que contados, también es verdad que el piloto era centro de interés de alguna otra de la grandes marcas del circuito. "Iceman", que acaba de cumplir los 26 años, y que por edad todavía le quedarían algunos años en activo, ha decidido acabar con un palmarés brillante, ya que seis títulos (3 Nacionales 250 c.c. y 3 Supercross) no están al alcance de cualquiera.





EL ESPECTÁCULO EN LAGO SUR

EL VIERNES 15 Y SÁBADO 16 DE JULIO

Este viernes, a partir de las 21.00 horas, comienza el Campeonato de España de Supercross, en el que Josep Alonso defenderá el título conseguido el pasado año frente a los Remacho, Avilés, Mataix, Lanza... Será una buena ocasión para ver a los mejores especialistas españoles de la especialidad más espectacular del motociclismo, que se verá completada el sábado con la disputa de una carrera internacional a la que acudirán pilotos norteamericanos.

El lugar, Lago Sur (Madrid), enclavado en Parque Sur, el centro comercial más grande de Europa, que podrá ser disfrutado en todas sus instalaciones, pues el precio de la entrada (1.200 pts. la localidad de pie y 2.000 la de butaca) incluye el acceso al resto de instalaciones de Lago Sur./M.H.

PICHON LESIONADO

LA MALA SUERTE LE PERSIGUE

El francés Mickael Pichon se lesionó durante la disputa del Gran Premio de Holanda. El piloto de Honda había marcado los mejores tiempos para parrilla cuando, en el paso por los whoops, sufrió un importante accidente fruto del cual se produjo una luxación y fractura del radio.

El retorno a los circuitos del joven francés, que fue operado en su propio país, todavía no se ha anunciado.

Pichon, que no ha contado con la suerte como uno de sus mejores aliados esta temporada, tendrá que esperar al año que viene para atacar el título de los 125 c.c., ya que este año sus posibilidades son nulas.

TODO TERRENO

¡este verano sí!

CR M 125R

~~519.200 pts.~~

393.900 pts

IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos

NX125 TRANSCITY

~~472.700 pts.~~

402.900 pts

IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos

CHISPA TU SEGURO HONDA

HONDA HEC ESCUELA DE CONDUCCION

RECAMBIOS ORIGINALES SERVICIO EN 24 H

REPSOL Motor Oil con HONDA

HONDA

Come ride with us

OFF ROAD

FERNANDO GIL

TODO A PUNTO PARA LA BAJA ESPAÑA-ARAGÓN

La Baja Aragón, el más carismático de los Raids que se celebran íntegramente en territorio europeo, ha comenzado su particular cuenta atrás.

Las características de esta XI edición de la Baja son muy similares a las del año pasado. El recorrido de 650 km deberá ser cubierto por un solo piloto, la distancia máxima entre asistencias (y, por lo tanto, la autonomía mínima) será de 125 kilómetros, la prueba transcurrirá por pistas muy parecidas, por lo que se prevé un promedio similar, y, si no cambia el tiempo, el calor puede contribuir a aumentar su proverbial dureza.

Las instalaciones de parque cerrado y parque de trabajo han sido cambiadas de lugar, recibiendo su nueva ubicación junto al pabellón Principe Felipe, en la avenida Cesáreo Alierta. La oficina de carrera estará situada en el hotel Boston.

Hasta el momento se han recibido en torno a las ochenta inscripciones, destacando, entre los extranjeros, el italiano Agradi y los portugueses Lopes, Lima y Marques. Entre los pilotos españoles, cabe resaltar la presencia de Arcarons, Mas, Gallardo, Sotelo y el vencedor de la última edición, Josep Lluís Steuri.

Ante la confusión generada en torno a las licencias internacionales, y con la nueva posibilidad de presentar la de Enduro para una sola carrera (ahorrando la nada despreciable suma de 37.000 pesetas), la organización ha decidido prolongar el plazo de admisión de inscripciones.

Los amantes de esta bella especialidad tenéis, por tanto, una nueva oportunidad de realizar vuestros sueños, y un poco más barato.

La aventura, el calor, el polvo y las sensaciones intensas os esperan en los Monegros.

EL MOTO CLUB ROZAS RACING MÁS ACTIVO QUE NUNCA

La última iniciativa del Moto Club Rozas Racing consiste en aprovechar el esfuerzo y la estructura que ponen en marcha en el montaje de un tramo cronometrado, para organizar, paralelamente, un cursillo de iniciación al Enduro.

Así, el próximo día 17 de julio se celebrará el IV tramo cronometrado de Enduro de Villanueva de la Cañada, junto al parque acuático Acuópolis de dicha localidad, competición puntuable para el Campeonato de Enduro de Madrid y convocada en las categorías Sénior, Júnior, Veteranos y Trail-Enduro.

Simultáneamente se impartirá un cursillo de iniciación al Enduro para que los más jóvenes puedan aprovechar los consejos de pilotos de la talla de Óscar Gallardo, Severino Bello, Jorge Rodríguez, Óscar Sevillano, Óscar Villegas y Paco Callejo.

Sin duda, una inteligente iniciativa para crear cantera... que buena falta nos hace.

YA HAY CAMPEONES DE ITALIA DE ENDURO

Fabio Benzoni, con TM 80, Giovanni Sala, con KTM 250, Tulio Pellegrinelli, con Husqvarna 500, y Fabio Farioli, con KTM 500 4T, son los primeros Campeones de Italia de Enduro. Los cuatro pilotos han conquistado su título en la cuarta prueba del Campeonato Transalpino, que transcurrió en un recorrido de 228 km, con nueve especiales durísimas a causa del intenso calor reinante.

LOS AMERICANOS, AL FARAONES

La FIA acaba de autorizar la participación en el próximo Rally Faraones -que tendrá lugar del 2 al 12 de octubre- a los vehículos de fabricación americana. Los vehículos de serie no homologados podrán participar en una categoría especial, siempre y cuando el piloto acredite que el vehículo se vende en cualquier país. La FIA está igualmente estudiando la posibilidad de que los vehículos que participan habitualmente en las carreras desérticas "made in USA" puedan hacerlo también en los raids africanos.

EL GRANADA-DAKAR, A TOPE

Los descuentos en las tasas de inscripción que ha puesto en marcha la organización del Granada-Dakar han animado extraordinariamente el número de pilotos que desean participar en el raid más prestigioso del mundo. Formalizar la inscripción antes del 30 de noviembre supone ahorrarse nada más y nada menos que 20.000 francos. Por eso, hasta el pasado 30 de junio eran 99 los pilotos que habían enviado su solicitud para tomar la salida desde Granada, el 1 de enero de 1995. *"Estábamos seguros que proponer descuentos a los participantes que se inscribieran anticipadamente era una medida adecuada, acorde con la situación actual"*, ha dicho el Director del Dakar, el mítico Hubert Auriol.

Entre los coches, ya ha presentado su solicitud de participación el equipo Mitsubishi, con Saby, Fontenay y Shinozuka. El motorista más "madrugador" ha sido un asiduo del Dakar y un viejo conocido entre los privados, el francés Loizeaux. Las ventajas en el precio de inscripción siguen abiertas a quienes deseen formalizarla próximamente. Hacerlo hasta final de mes costará 42.000 francos; hasta el final de agosto 45.000 y así sucesivamente del orden de 3.000 francos más por mes. En noviembre, fecha tope en la que se cierra la lista de participantes, se espera contar con los 350 pilotos previstos por Jean Claude Killy, presidente de la ASO. Eso supone una cifra superior a la de 259 participantes de la edición del año pasado.

ENTRA EN LA LEYENDA

F E N I X

MITOLOGIA Y TECNOLOGIA SE FUNDEN EN ESTE SENSACIONAL CICLOMOTOR DERBI. CON FENIX, RENACE UN ESTILO LEGENDARIO DOTADO DE LOS ULTIMOS AVANCES TECNOLOGICOS. PARA QUE DISFRUTES DE UN NUEVO CONCEPTO DE CICLOMOTOR CREADO A IMAGEN DE LAS MEJORES NAKED. FENIX TE OFRECE LA FORMULA MAS PRACTICA, ECONOMICA Y DIVERTIDA DE IR EN CICLOMOTOR. SU BUENA ACELERACION, SU GRAN SEGURIDAD Y SU PERFECTA ERGONOMIA HACEN DE SU CONDUCCION UN AUTÉNTICO PLACER.

NEW CONCEPT. NEW STYLE. YOUR MOTORCYCLE & URBAN

DERBI

D E S D E L O S 1 4 A Ñ O S

MOTUL UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

CAMPEONA DEL MUNDO DERBI RABASA

FREE SHOP

LA VOZ DEL LECTOR

TU OPINION ES LA QUE CUENTA

Mándanos tus opiniones, ideas, críticas o inquietudes a:
SOLO MOTO - CORREO Gran Vía, 8-10, 7º- 08908
Hospitalet de Lobregat (Barcelona)

Dudas de elección

Queridos amigos de Solo Moto:

Me llamo José López Alcalá y soy un fanático seguidor de SOLO MOTO ACTUAL y 30. Os escribo para pediros un favor y para ver si sois tan amables de concedérmelo.
Hace unos días vimos a la SUZUKI DR 800 S por las calles de mi pueblo, y un amigo mío me echó a la cara que ésta es más rápida, potenciada y de mayor cilindrada que mi gran sueño, la Honda XRV 750 AFRICA TWIN. Yo, un poco cabreado, consulté en mi gran estantería y cogí mi reciente compra de SOLO MOTO 30 nº 136 y la vieja, pero querida, SOLO MOTO ACTUAL nº 734 de 1990, donde aparece la mencionada SUZUKI. Las leí y por una parte me quedé convencido de algunas cosas y de otras no, surgiéndome las siguientes dudas: ¿Cuál de ellas es mejor para su uso en campo y cuál es mejor en uso asfáltico?
Y aquí llega lo importante, seríais tan amables de hacer un comparativo, frente a frente, con estas dos grandes trails y mostrarnos a todo el mundo sus cualidades y defectos.
De un gran amigo que espera con paciencia que este sueño se cumpla.

P.D. Me ha encantado el SOLO MOTO 30 Nº 136.

José López
Torredonjimeno (Jaén)

Apreciado José:

En respuesta a las dos preguntas que nos planteas, y dejando ya por sentado que tienes claro el tema de la potencia, velocidad y cilindrada, nos centraremos en intentar aclarar las dudas...
Como sabrás, la Suzuki es algo más ligera que la Honda -unos 15 kg.-, cuenta con un motor monocilíndrico -con unos 10 CV. menos que la Honda- y con algo más de recorrido de suspensiones que ésta -240/220 mm. la DR y 220/210 mm. la XRV-. Todo esto, en principio, nos indica que la DR 800 puede tener más cualidades campestres que la AFRICA TWIN, pero lo cierto es que ambas tienen un comportamiento muy similar. Me explico:
Se trata de dos motos que, a pesar de sus diferencias en número de cilindros, ofrecen un par motor -algo muy importante para el uso de campo- igual, de 6.3 kg., y a un régimen similar, con una agradable respuesta en bajos y una gran progresividad.
Además, sus dimensiones y geometrías son también muy similares, a pesar de que la Honda es algo más voluminosa en su parte frontal, y por ello se desenvuelven con la misma destreza -o dificultad, según con la forma en que se mire- por entre caminos forestales.
Por todo ello, la verdad es que se hace difícil de sentenciar cuál de ellas es más apta para este uso, y en ello, por supuesto, entra en juego gustos personales de cada conductor.
Por lo que respecta al asfalto, la verdad es que aquí la Honda logra vencer claramente, pero sin que las cualidades de la Suzuki tengan que desmerecerse en absoluto. Por su chasis de nueva generación, por su mayor potencia, por la calidad de los elementos de suspensión y, sobre todo, por la rigidez de todo el conjunto de la parte ciclo -además de la mayor protección aerodinámica-, la Africa Twin es más idónea a la hora de encontrar un buen compromiso de utilización entre las carreteras reviradas y las grandes nacionales o autopistas.
Esperando haberte aclarado al máximo tus dudas, teniendo en cuenta el poco espacio que podemos dedicarle en estas líneas, me despido no sin antes agradecerte tu atención y prometiéndote que tendremos en cuenta para próximos ensayos el poder comparar estas dos motos.

Ricard Jové

Más ciclomotores

A la dirección de Solo Moto:
Me llamo David, tengo 15 años y no puedo aspirar a más que un ciclomotor, un Vespino F9 de 49 c.c., y me gustaría que en próximas ediciones de esta revista sacaran algo más sobre motos de 49 c.c. y todo lo posible sobre recambios, cómo sacar provecho a los motores, etc...
Con los ciclomotores, aquí donde vivo, estoy apuntado a un motoclub (Moto Club Benaventano) e intento hacer las carreras que puedo, pero pocas puedo correr, ya que no sabemos ni dónde ni cuándo se convocan.
Me gustaría que os preocuparais un poco más por hacer reportajes sobre las carreras provinciales de ciclomotores, ya que tiene tanto mérito como las de otra cilindrada.
Saludos y ráfagas.

David López
Benavente (Zamora)

Ayuda para pilotos españoles

Hola compañeros:
Estoy dispuesto a ayudar gratis, de cualquier manera que sea, a un piloto español en el Gran Premio de Velocidad de Francia, en Le Mans, en julio 94. Puedo servir de intérprete, de mecánico, o de lo que sea.
Vivo en Orleans (a 130 km de Le Mans) y hablo perfectamente español y un poco inglés. Conozco la mecánica (tengo una Yamaha 500 RDLC, la 4 cilindros en V) y trabajo en AP Lockheed (los frenos).
Me podéis escribir, llamar por teléfono al 38.62.00.91 (cuidado que mi mujer no habla español) o al 38.84.33.53 (es el número de mis padres, donde podéis dejar un recado) o mandar un fax a mi trabajo (con mi apellido) al 38.80.19.23. No olvidéis el prefijo de Francia (33).
El único jornal que pido, si es posible, es una camiseta o una gorra y 2 ó 3 pegatinas para la moto y el coche.
Gracias por todo.

Antonio García
Orleans (Francia)

Burillo, no me amargues las vacaciones

Hola amigos-as:
Estoy de vacaciones en Ibiza y os escribo la postal por la entrevista de M. Burillo, SM nº 940.
Me parece que este señor es bien poco aficionado al motociclismo; más bien se comporta con valores empresariales en el asunto suyo del 125. Me parece fantástica la categoría de 125, como para que la borren del mapa, creo que el Mundial está muy bien así. Por desaparecer, que desaparezca él. ¡¡Increíble!!
Saludos amigos, veinte años leyendo Solo Moto.

Luis Mª Laecano
Rentería (Guipúzcoa)

LOS TEXTOS DESTINADOS A ESTA SECCIÓN NO DEBEN EXCEDER DE 30 LÍNEAS MECANOGRAFIADAS.
ES IMPRESCINDIBLE QUE ESTÉN FIRMADOS, Y QUE EN ELLOS
QUEDE CONSTANCIA DEL DOMICILIO, TELÉFONO Y NÚMERO DE D.N.I. O PASAPORTE DE SUS AUTORES.
SOLO MOTO RESERVA EL DERECHO DE PUBLICAR TALES COLABORACIONES, ASÍ COMO DE RESUMIRLAS O EXTRACTARLAS CUANDO LO CONSIDERE OPORTUNO.NO SE DEVOLVERÁN LOS ORIGINALES NO SOLICITADOS, NI SE FACILITARÁ INFORMACIÓN POSTAL O TELEFÓNICA SOBRE ELLOS.

¡este verano sí!

INSUPERABLES

LA GRAN CILINDRADA
AHORA A TU ALCANCE

CAHISPA TU SEGURO HONDA

~~1.294.900 pts.~~
1.180.000 pts.

CBR 600F

~~1.706.900 pts.~~
1.570.000 pts.

VFR 750F

~~1.156.900 pts.~~
1.025.000 pts.

CB SevenFifty

~~1.406.900 pts.~~
1.310.000 pts.

Africa Twin 750

CBR 1000F

~~1.676.900 pts.~~
1.570.000 pts.
IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos

STOCK LIMITADO - IVA, TRANSPORTE E IMPUESTO DE MATRICULACIÓN INCLUIDOS.

HONDA HEC ESCUELA DE CONDUCCIÓN

RECAMBIOS ORIGINALES SERVICIO EN 24 H

REPSOL Motor Oil con HONDA

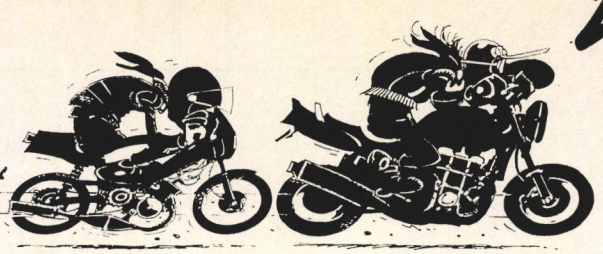
SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE 2 AÑOS DE GARANTÍA

HONDA
Come ride with us

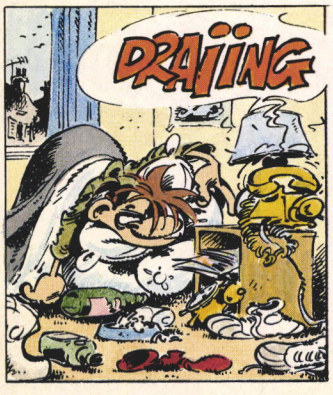
EN LA RED DE CONCESIONARIOS Y SERVICIOS OFICIALES HONDA

JOE BAR TEAM ©

Création BAR2



20 AÑOS + TARDE



© Editions Vents d'Ouest.

...YAMAHA SIGUE AYUDANDOTE

AHORA TE DESCONTAMOS HASTA

150.000 Ptas.

SEGUN MODELOS, EN NUESTRA GAMA TRAIL.

XTZ 660 Mod.'94 (TÉNÉRÉ)

XTZ 750 (SUPER TÉNÉRÉ)

XT 600 E

DT 80 LC

¡NO DEJES ESCAPAR ESTA OCASION!

OFERTA NO ACUMULABLE A OTRAS PROMOCIONES.
Válida hasta el 31/8/94.

CASCOS YAMAHA
A LA CABEZA POR SEGURIDAD

LUBRICANTES RECOMENDADOS
CEPSA

YAMAHA

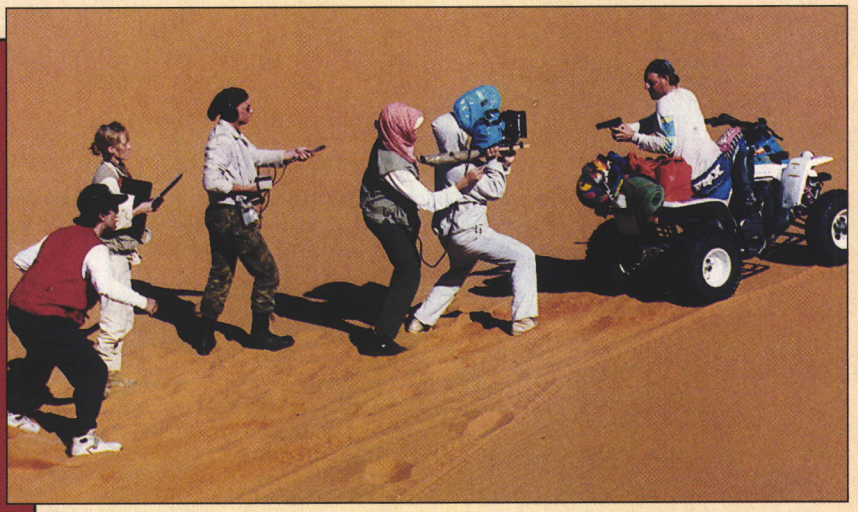
ZAPPING

GONZALO DE MARTORELL

MOTOS, DESIERTO Y AVENTURA

NUEVA PELÍCULA DE MOTOS

El próximo jueves 30 de junio se estrena en el cine Palacio de la Música de Madrid "Al lado del Atlas", una película española de aventuras motoristas en el desierto. Dirigida por Guillermo Fernández, el cortometraje ha recibido una subvención del Ministerio de Cultura de 1.250.000 pts. El resto, hasta 7 millones, ha sido financiado por los componentes del equipo técnico y artístico y por la productora Ramaher. Si rodar una película española ya se ha convertido en una tarea difícil, hacerlo en pleno "erg" y con una temática motera, ya puede ser considerado toda una hazaña. El resultado final, además, es excelente. Una buena noticia para los amantes del cine y de las dos ruedas...



LUIS MIGUEL SCHUMACHER

IV DESAFÍO ALESPORT DE KARTS

Como cada año, excitados por el calor, los buenos alimentos y las ganas de velocidad, la redacción de Solo Moto, más los agresivos pedaleadores de Solo Bici y miembros del staff de Alesport y R.P.M. al completo, disputaron su brutal "pique" de karting con nuestros compañeros -y sin embargo amigos- de Solo Auto 4x4. El desafío, y con éste van cuatro, tuvo lugar el pasado viernes 17, en el circuito de karts de Cardedeu, bajo la siempre efectiva "desorganización" de Jordi Castells. La carrera, a la que se llegó después de las tradicionales tandas de clasificación, deparó momentos de una emoción inenarrable. Al final, se impuso brillantemente Luis Miguel Reyes, que en el mejor estilo Michael Schumacher, no dio opción ninguna a sus perseguidores. Víctor Betrán hizo un brillante y "publicitado" segundo puesto. Sin embargo, la emoción la puso Vic Monllau con su "trabajado" tercer puesto. Ricard Jové fue el más rápido en pista... mientras estuvo en ella, y Núria y Blanca, por primera vez, pusieron la nota femenina a la jornada. Detrás de los treinta participantes un único objetivo: pasárselo bien... y ¡pasar al de delante!

IV DESAFÍO ALESPORT DE KARTING
CLASIFICACIÓN FINAL

1	Luismi Reyes	Solo Moto	6'59"
2	Víctor Betrán	Solo Auto	7'11"
3	Vic Monllau	Solo Moto	7'19"
4	Francesc Montero	Solo Moto	7'20"
5	Enric Clará	Solo Moto	7'23"
6	Ricard Jové	Solo Moto	7'23"
7	Javier Bultó	Solo Bici	7'26"
8	Ramón Ortiz	Solo Auto	7'31"
9	Álex Medina	Solo Moto	7'34"
10	Ignasi Bertrán	Solo Moto	a 1 vta.

Hasta un total de 27...

NZI SQUAD

קסדת 3/4 קבלאר לרוכבי קאסטום משקף נגד אדים ושריטות. להשיג בצבעי בורדו מטאלי תואם HONDA HELIX, שחור מטאלי ולבן פנינה. רק 650 ש"ח.

NZI AVANT

קסדת קבלאר במחיר עממי. רק 650 ש"ח.

NZR REPLICA - עשויה מהחומרים המתקדמים ביותר כיום ביצור קסדות: סיבי פחם וקבלאר.
NZR REPLICA - ריפוד קטיפה מכותנה סופגת נגד אלרגיה.
NZR REPLICA - פתח אוורור עליון לניקוז אויר חם מכיפת הקודקוד החוצה דרך העורף ופתח אוורור תחתון להזרמת אויר טרי לפנים ולמשקף.
NZR REPLICA - משקף טיטניום צבעוני נגד אדים ונגד שריטות.
אופציה למשקף כפול: משקף שקוף נגד אדים ושריטות + משקף כהה נגד שמש.
כל המשקפים מסננים 100% קרינת U.V ו-99% קרינה אינפרא אדומה.
NZR REPLICA - לא תמצא קסדה נוחה כל כך - אך את זה תדע רק כשתבוא למדוד אותה אצלנו.
NZR REPLICA - רק 1200 ש"ח לא תמצא תמורה טובה יותר למחיר.

קסדת NZI NZR REPLICA הדגל של

"שחר אופנועים" רח' י.ל. פרץ 31 ת"א 66854 טל': 03-5374925 פקס: 03-5376675

¡SHALOM!

NZI, FUERTE EN ISRAEL

No es verdad que toda la industria nacional esté esperando, inmóvil, a que pase la tormenta. También la hay que hace frente a la crisis y busca nuevos mercados. Derbi va a comenzar su aventura en China y NZI ha desembarcado con fuerza en el mercado israelí. La publicidad de la dinámica marca levantina de cascos está empezando a ocupar las páginas de las revistas judías de información motociclista con anuncios como el que reproducimos. La iniciativa de NZI ha servido para comprobar dos cosas: que la industria auxiliar española de la moto sigue viva y que el "yiddish" es indescifrable.

SENDA DE CAMPEONES

SENDA

DERBI

CON LA NUEVA **SENDA** VAS A DESCUBRIR NUEVAS FORMAS DE DISFRUTAR DE UNA MOTOCICLETA. CON TODA LA POTENCIA DE SU EXCEPCIONAL MOTOR MODULAR **REFRIGERADO POR AGUA**. CON LA SUPER-EFICACIA DE SU HORQUILLA DELANTERA INVERTIDA **SHOWA**. CON LA SEGURIDAD QUE TE OFRECEN SUS **FRENOS DE DISCO**. Y SI ERES UN ENTUSIASTA DEL "ENDURO", QUE SE PREPAREN TUS RIVALES PORQUE LO VAN A TENER MUY DURO.

DESDE 14 AÑOS

NUEVO MODELO

NEUMATICOS SUPER ANCHOS

CAMBIO DE 6 VELOCIDADES

MOTUL UTILIZADO HOMOLOGADO POR DERBI

CAMPEONA DEL MUNDO DERBI RABASA

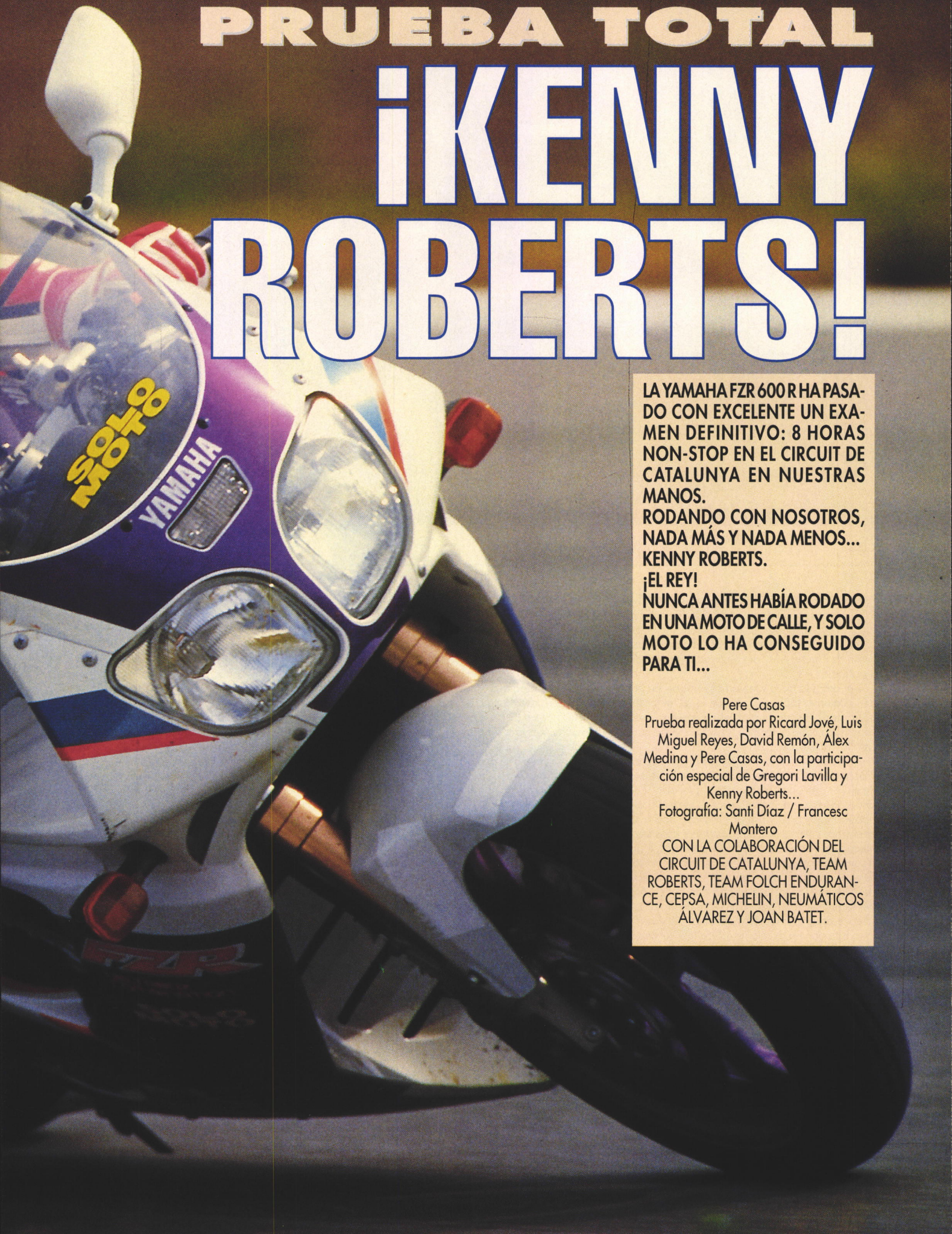
FREE SHOP

8 HORAS EN EL CIRCUIT DE CATAL

UNYA CON LA YAMAHA FZR 600 R

PRUEBA TOTAL

¡KENNY ROBERTS!



LA YAMAHA FZR 600 R HA PASADO CON EXCELENTE UN EXAMEN DEFINITIVO: 8 HORAS NON-STOP EN EL CIRCUIT DE CATALUNYA EN NUESTRAS MANOS.
RODANDO CON NOSOTROS, NADA MÁS Y NADA MENOS... KENNY ROBERTS.
¡EL REY!
NUNCA ANTES HABÍA RODADO EN UNA MOTO DE CALLE, Y SOLO MOTO LO HA CONSEGUIDO PARA TI...

Pere Casas
Prueba realizada por Ricard Jové, Luis Miguel Reyes, David Remón, Álex Medina y Pere Casas, con la participación especial de Gregori Lavilla y Kenny Roberts...
Fotografía: Santi Díaz / Francesc Montero
CON LA COLABORACIÓN DEL CIRCUIT DE CATALUNYA, TEAM ROBERTS, TEAM FOLCH ENDURANCE, CEPSA, MICHELIN, NEUMÁTICOS ÁLVAREZ Y JOAN BATET.

Roberts jamás se había subido antes del 5 de julio a una moto de calle...

Teníamos prevista esta prueba desde hace meses. La Yamaha FZR 600 R estaba más que dispuesta para el desafío, y tanto los hombres de Yamaha España como los del Team de Pruebas de Solo Moto teníamos los dientes afilados.

Teníamos la moto y teníamos el lugar. El Circuit de Catalunya iba a ser, de nuevo, el mejor escenario posible para una prueba de estas características. Es rápido, técnico, seguro, cuenta con un asfalto impecable...

Contábamos también con la participación entusiasta de -seguramente- quien más sabe de Resistencia en nuestro país. El Team Folch Endurance, con el incombustible Josep Mª Folch -apoyado como siempre por Marcel-, iba a solucionarnos el tema de los repostajes y la asistencia mecánica. Todo un lujo, porque, además, íbamos a contar con un probador de calidad contrastada. Gregori Lavilla acaba de ganar la última prueba del Open Ducados Supersport con la FZR 600 R del Team Folch. Su apoyo al Team de pruebas iba a representar más madera para la moto y también la marca de una excelente referencia sobre el ritmo que la FZR era capaz de hacer.

La FZR 600 R se equipa de serie con los Michelin TX 11-23 radiales, y Michelin iba a asegurar los relevos de las gomas. Neumáticos Álvarez, gracias al infatigable Juanjo, nos dio el mejor servicio que podíamos esperar. Y Cepsa se encargó del tema de aceites: un esfuerzo baldío, porque al cabo, la FZR 600 R realizó las 8 horas a todo ritmo sin necesitar... ¡ni una gota de lubricante!...

Sin duda, ella ha sido la estrella de esta prueba.

Pero os teníamos preparada una sorpresa que no puede expresarse, por más que lo intentemos, con simples palabras, porque va directa a los sentimientos.

EL REY

Y teníamos ya los dientes largos, cuando nos surgió del corazón, ese corazón que late día a día con las pruebas que realizamos para Solo Moto, una posibilidad que nos apasionó.

La idea parecía descabellada. Sería como si propusiéramos a Eric Clapton que tocara con nosotros, una banda de músicos aficionados, y Eric dijera que sí...

No sé vosotros, pero nosotros, todos, ni hubiéramos podido imaginar poder contar con alguien que ha sobrepasado con méritos propios la categoría de mito. Alguien que es mucho más que eso, es una leyenda viva.

¡Kenny Roberts aceptó compartir con Solo Moto la prueba de la FZR 600 R!

El único problema era encontrar un hueco en su agenda para nuestra petición, pero al final, los buenos oficios de Manuel Soler y Jordi Bracons acerca de Tad Pilati, su "hand-book", lo lograron.

Día K, Hora R... King Kenny Roberts iba a rodar con nosotros.

Ni nos lo creíamos...

Solo Moto ha conseguido lo imaginable; ¡nunca antes había rodado en una moto de calle, y lo más parecido a eso que había conducido fue la YZF de las 8 Horas de Suzuka!...

8 HORAS

Empezamos a las 10 A.M. -o´clock, como mandan los cánones-, y antes de esto teníamos montado todo el "aparato" previsto. Los pilotos, desde luego. La moto, por supuesto. Las gomas, naturalmente: Michelin TX 11 "A" delante, y TX-23 "B" -algo más dura-, detrás. Folch había dispuesto el repostaje rápido, y Jordi Bracons, por Yamaha, había puesto al hilo la FZR 600 R, como siempre, en configuración completamente standard.

Hemos probado mucho la FZR a lo largo del año, así que para circuito decidimos bajar la moto de delante -subimos las barras 15 mm.- y le dimos un pelín más de precarga de muelle, apenas dos líneas, porque no existe posibilidad de regulación de hidráulico. Lo ideal hubiera sido, dada la temperatura reinante el 5 de julio, cambiar el aceite por otro algo más denso -y Folch estuvo de acuerdo atendiendo a su experiencia en la moto de Supersport-, aunque eso entra ya en el apartado de "trabajos mayores" de puesta a punto para circuito y se aleja de los reglajes primarios realizables en la moto por un usuario.

Detrás, comenzamos con los reglajes de serie, pero a medida que el calor y las vueltas lo pidieron, fuimos frenándola de hidráulico en retención para que los flaneos no acabaran por pasar a romper la línea del tren delantero.

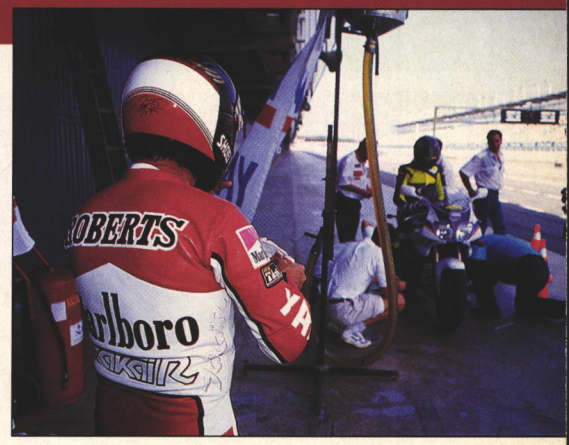
Ricard salió a pista junto a su reloj -es capaz de rodar todos sus giros con variaciones de décimas- para dar las primeras 18 vueltas ante la mirada de Folch, que había sido su patrón cuando ganó junto a J. M. Rosa en Resistencia... así que encadenó el primer relevo sobre 2.13"-2.12". Nada mal para empezar.

Alex le siguió y acabó dándole -cómo no- la razón: el calor era intenso y eso comprometía tanto a las gomas como a las suspensiones a ritmo de 2.16".

El 5 de julio era un día lamentablemente de fuego en todo el país, y sobre el asfalto del Circuit se leían cifras superiores a los 48 grados...

Endurecimos algo más de atrás y seguimos, imperturbables, esta vez con David a los mandos, aumen-

Kenny Roberts en acción. Hay cosas que no pueden explicarse ni con palabras ni con una simple imagen...



Esperando su relevo... se divirtió, os lo aseguramos.

Nuestros monos junto al de Kenny Roberts. ¡Un sueño!...

tando progresivamente el ritmo hasta 2.13". A estas horas, tras tantas vueltas, la Yamaha había acabado ya con tres pilotos en las duchas del Circuit, con los monos derretidos.

Lo hemos dicho ya antes, pero la temperatura superior a los 40 grados fundía las piedras y las gallinas ponían los huevos fritos. Era un "bonito día para la práctica del deporte activo", pero la FZR seguía imparable, infatigable, con la aguja de su termómetro sobre los 70 grados. Aunque es cierto que costaba un poco verla por su situación en el tablier, la verdad es que íbamos vigilándola constantemente, un poco por si eso representara un problema para la moto... y otro poco, lo reconocemos ahora que se puede, con la esperanza de que nos permitiera parar antes de hora en box con esa bendita excusa.

Gregori Lavilla, el piloto Folch en Supersport, iba a echarnos una mano, así que tomó el relevo de David para poner el ritmo en solfa. Y lo hizo, bajando a tiempos de 2.08" y sin pizarra. Gregori, un tío fantástico -y queremos darle las gracias desde aquí por su labor a lo largo de toda la mañana-, reconocía ante Folch que, evidentemente, encontraba diferencias entre la moto de serie y la suya de carreras, pero que la FZR de calle, así tal cual, le sorprendió por su nobleza a pesar de ir -lógicamente- mucho más suelta de suspensiones de lo aconsejable.

A las 66 vueltas, el sorteo de los relevos me puso la FZR en las manos, y además con pastillas delanteras y neumático trasero nuevos -Gregori había acabado con todo debido a su alto ritmo-, con lo que no resultó difícil estar en los 2.11" con facilidad y hasta bajar a 2.10", pero con los nervios de "organizador" a flor de piel, porque Kenny había confirmado su presencia...

A RITMO

Me quejaba de suspensión trasera blanda, lo que acababa en flaneos que se transmitían por toda la moto y volvían algo flotador e impreciso al tren delantero. Es un efecto que, de hecho, habíamos notado desde las primeras pruebas con la FZR y que no se soluciona sólo con amorrar un poco la moto de delante. La FZR -recogiendo las opiniones de Ricard y Luis Miguel- mejoraría con unas suspensiones de mejor calidad, pero es que ellos se encendieron en busca de unos tiempos también de 2.08" .

Las flotación de tren delantero se aminora de manera importante con una suspensión trasera más recia, sobre todo de muelle, pero aun así, aun contando con que en Supersport no se funciona excesivamente duro en términos absolutos, para marcar mejores tiempos hubiera sido necesario sujetar mejor a una moto en plena lucha contra el calor.

El primer TX-11 "A" delantero se cambió para Luis Miguel, que "se puso" lo bastante como para desencadenar las hostilidades. Si Luismi hizo 2.08". Ricard no iba a quedarse parado, así que bajó a 2.07", ya bastante por la faena, tras 115 vueltas hechas entre todos al Circuit de Catalunya.

En secreto, os comentaré que Luismi y Ricard, Ricard y Luismi, no dan ninguna importancia a cuál de ellos es más rápido... si resulta que el más lento es el otro... Así que se "pusieron" lo bastante como para que Gregori, al abrir su segundo relevo, tuviera que cargarse las pilas para superar su ritmo.

INFATIGABLE

A todo esto, Folch y Marcel tuvieron "demasiado poco" trabajo con la FZR. Asegurar los repos-

Folch Endurance estuvo encantado de tener por unos momentos un piloto de la talla de K.R.

La foto de familia: King Kenny, los hombres del Team Folch, de Neumáticos Álvarez, el equipo de ensayos de Solo Moto... y la FZR 600 R. Sí, ya sé, la foto hubiera quedado más bonita con los monos de cuero puestos, pero las temperaturas se acercaban a los cuarenta grados.

tajes, cambiar ruedas y pastillas, y engrasar cadena. En cada relevo se comprobaba el nivel de aceite, con la sorpresa de que no bajó lo más mínimo en el curso de las ocho horas. Así que los botes de Cepsa que habíamos traído se quedaron en el furgón.

Y no sólo eso: la moto mantuvo su eficacia a lo largo de toda la prueba, sin perder efectividad de cambio, de motor y hasta de suspensiones y frenos, duramente castigados -también- por todos.

Juanjo, de neumáticos Álvarez, iba cambiando neumáticos en el juego de llantas de recambio, así que los relevos se producían con rapidez, sin dejar tiempo de descanso a la Yamaha. ¡Los que sí lo necesitábamos éramos nosotros!... porque acabamos con todas las existencias de líquido "bebestible" que habíamos dispuesto, de forma que David tuvo que asaltar la nevera de un supermercado.

Las horas transcurrían veloces, y Joan Batet, de nuevo como impecable cronometrador, anotaba vuelta tras vuelta hasta completar nada menos que 198 giros a Montmeló.

Y, así, tras los segundos relevos de Álex -con neumático trasero nuevo-, de David y de Gregori, con los dos primeros asegurando en ritmos de 2.14" y 2.13", y Lavilla bajando hasta un espectacular 2.06.94 -con todo nuevo otra vez- que soltó la sonrisa de Josep Folch: nada mal para una moto de serie. La lástima es que Luis Miguel y Ricard no tuvieran otro relevo, porque, con gomas nuevas...

En definitiva, la FZR nos confirmó de nuevo sus cualidades rodando consistentemente a un ritmo muy alto. 2.10" no es nada malo para una 1.000 c.c., y poco por encima de 2.05" no está tan lejos del tiempo mínimo para clasificarse en el Supersport.

He aquí un pequeño resumen telegráfico de las cualidades de la moto: excepcional motor, muy bueno en potencia, respuesta y fiabilidad. Excelente frenada, aun tras larguísimas tandas de vueltas. Buena estabilidad -mejorable, ¡claro!-, con un buen trabajo de suspensiones, y muy correcta agilidad. Acepta perfectamente la conducción deportiva y su solidez es impresionante. Por otra parte, su protección aerodinámica es "demasiado" buena: todos hubiéramos deseado un poco más de aire sobre el cuerpo.

DIA K, HORA R.

Creo hablar en nombre de la gente que estamos en Pruebas al decir que este trabajo en Solo Moto nos ha dado la oportunidad de acariciar muchos sueños de juventud. Hemos probado motos campeonas y hemos conocido a quienes las pilotan. Recuerdo como si fuera hoy el día en que me subí a la moto de Aspar, o a la de Sito y Crivillé, y compartí ensayo con ellos. Y podéis creerme si os digo que, si cuando saqué mi primera licencia, alguien me hubiera dicho que iba a probar un día una NSR, lo hubiera tratado de loco. Y, justo después, me hubiera puesto a soñar...

Pero, de vez en cuando, la vida te besa en la boca y te invita a un café...

Tanto como para "dar" un relevo a Kenny Roberts y compartir box con él... No lo sé, he escrito antes que hay emociones difíciles de narrar cón palabras, y puedo aseguraros que su presencia nos paralizó, detuvo el tiempo y dio sentido a esta prueba... y a todas las demás.

Os lo digo con toda la sinceridad del mundo. De pequeños, todos queríamos ser Kenny Roberts, y por las noches, Ricard, David... y hasta Luis Miguel, dimos rienda suelta a nuestras ilusiones. Éstas fueron las que nos atrajeron a la competición, dieron sentido a todos los esfuerzos, y nos llevaron a amar la moto.

De vez en cuando, la vida, está tan bonita que da gusto verla.

SIMPLEMENTE, KENNY

Y Kenny fue, simplemente, Kenny.

Conseguir que nada menos que él se subiera a una moto de pruebas y de calle es algo muy importante: estamos seguros que periodistas de todo el mundo se van a dar con un canto en los dientes, porque eso es algo que jamás se había producido.

Y lo debemos a que Kenny se sienta tan a gusto en Sant Pere de Ribes, que haya escogido España y el Open Ducados para dar la alternativa en competición a sus hijos... A que se sienta aquí como en casa.

Y lo estuvo. Con toda la naturalidad del mundo se vistió de romano, se subió a la moto en su relevo y salió a rodar. No estaba en absoluto tenso, pero tampoco relajado. Salió a hacer, simplemente, un relevo.

Me quedé en boxes atendiendo el quehacer general. Pero Luis Miguel y Ricard, dos personas a las que conozco bien y que sé que se impresionan por muy, muy pocas cosas en el mundo de las motos, porque han formado y forman parte de él, partieron rápidamente a ver en acción a King Roberts, simplemente, Kenny.

Kenny empezó a rodar, cayeron sus 12 vueltas

INCIDENCIAS MECÁNICAS: ninguna. La FZR 600 R demostró una resistencia mecánica impresionante, y al final de las 8 Horas, su funcionamiento era impecable. No hizo falta cambiar la cadena -aunque obviamente era engrasada en cada relevo y tras cada cambio de ruedas se tensaba-, ni se produjo intervención mecánica alguna. Se cambiaron las pastillas delanteras de manera muy rápida, gracias a sus sistema de fijación por pasador con clavilla de seguridad. No hubo que añadir nada de aceite, y controlábamos el nivel mediante el ojo de buey en el cárter, de manera rápida y eficaz.

Las únicas intervenciones en carrera se realizaron al regular suspensión trasera y delantera, de manera rápida. Y también, claro, que cada piloto reguló la maneta de freno a su medida y gusto de dedos. Este reglaje es rápido y se realiza en unos instantes gracias a sus 4 posiciones.

previstas y le enseñamos la pizarra. Box. Eran las seis en punto de la tarde y la FZR había cubierto ya sus 8 horas con toda brillantez, rápida, infatigable.

Pero Kenny, simplemente, no quiso verla y siguió rodando. Una vuelta -quizás no la haya visto-, dos -¿?-, tres, cuatro, cinco... Kenny no estuvo en el Circuit cubriendo un compromiso, y la FZR estuvo de acuerdo con él -cómo no, siendo pilotada por las mejores manos del mundo- en seguir rodando.

En sus primeras vueltas, Kenny pareció dar la razón a sus palabras, unas palabras pronunciadas con toda la calma de su hablar pausado... *"No problem, I won´t go fast"*. Pero luego, empezó a afinar...

Cuando por fin paró en box, todos nos reunimos junto a la moto para la foto finish. Ricard y Luis Miguel lo habían visto en acción a pie de pista.

Y sus caras, os lo digo de verdad, resplandecían...

FICHA TÉCNICA
8 HORAS DE RESISTENCIA
YAMAHA FZR 600 R
CIRCUIT DE CATALUNYA

8 HORAS: de 10 A.M. a 6 P.M. 5-7-94
935 km recorridos
198 Vueltas
136 L. de gasolina Súper convencional
¡0 l. de aceite Cepsa 20W40!

Se utilizaron 3 juegos de pastillas delanteras -dos cambios, más las ya montadas en la moto-, todas de origen Yamaha. No se cambiaron las traseras.

Se cambiaron 3 neumáticos traseros Michelin TX-11 y dos delanteros TX-23.

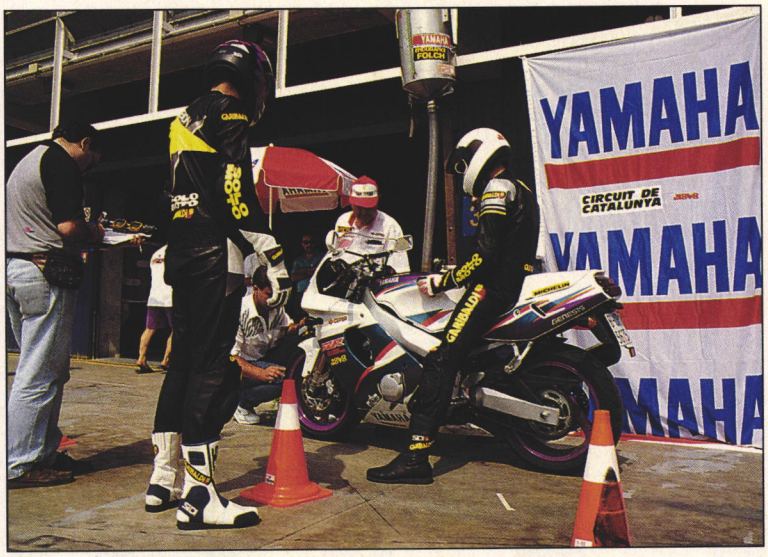
Entre todos, pero más que nada los pilotos, nos bebimos más de cincuenta litros de agua... por no hablar de los refrescos.

AAAHHHHH
HHHHHH

Andorra
EL PAÍS DE LOS PIRINEOS
Todo un país para YAHOOOOOOO. Todo un país para ZZZZZZZZZ.

La FZR aguantó de manera impecable.

Gregori Lavilla ya gana carreras de Supersport sobre la Yamaha FZR 600 R...



David y Álex en pleno relevo... cronometrado.

NEUMÁTICOS: Se cambiaron dos neumáticos delanteros Michelin TX 11 además del montado inicialmente. En el primer caso, se trató de la goma "A", más blanda, y el primero era un "B", más duro y que utilizamos de buena mañana. Detrás, se montaron tres nuevos "A" además del inicial "B". Los Michelin soportaron perfectamente tandas de 60 vueltas en el caso de la posterior y de hasta 80 en la delantera.

De todas maneras, hay que reseñar que dado el calor, tal vez hubiera sido más oportuno utilizar compuesto "B" durante toda la prueba. La temperatura superaba los 40 grados centígrados y la pista estaba a 48 grados sobre la vuelta 136, sobre las tres de la tarde. Hacía mucho, mucho calor, de manera que los "A" padecieron mucho, y llegaron a sufrir algunos escalonados lógicos, aunque sin perder eficacia ni al final de su vida útil.

Debemos dar las gracias a Michelin por facilitarnos el servicio y sobre todo a Juanjo, de Neumáticos Álvarez, por desplazarse hasta el Circuit y colaborar de manera tan efectiva con nosotros en el transcurso de toda la prueba.

LA LECCIÓN DE KENNY

Luis Miguel Reyes

La presencia de Roberts en esta prueba de resistencia de la Yamaha FZR 600 nos dejó impresionados.

Que Kenny había sido un gran piloto ya lo sabíamos. Que a Kenny no se le habría olvidado ir deprisa lo suponíamos. Pero lo que nunca me hubiera imaginado es que Roberts conservara esa mentalidad, esa fuerza interna, esa profesionalidad que tan grande lo hizo en su etapa de piloto.

Tengo que reconocer que, cuando supimos que Roberts compartiría con nosotros el manillar de la FZR 600 en el Circuit, mi reacción fue bastante escéptica. Confieso que estaba convencido de que vendría, daría dos vueltas, haríamos las fotos y punto. ¡Cuánto me equivoqué!

Luis Miguel Reyes "in action" sobre la FZR 600 R.

Kenny no sólo hizo todo su relevo correspondiente, sino que "nos regaló" cinco vueltas extras en su afán de mejorar su adaptación a la moto.

¡Qué grande fue!

Roberts no quiso gozar de ningún privilegio a la hora de montarse en la moto. Los responsables técnicos de la prueba le comentaron: - *"Kenny, si quieres, te montamos dos neumáticos nuevos, pastillas..." -"No problem, no problem, it's OK., ¿donde está la primera, para arriba o para abajo"?*

Y es que Roberts no es muy amigo de las motos de "calle" y normalmente no las utiliza.

Y eso, todavía le da más valor a la actuación del "marciano".

Ricard y yo salimos disparados hacia una curva para ver sus evoluciones. La primera vuelta fue increíble. Kenny llegó a la frenada donde estábamos, sacó rapidísimamente tres marchas -al estilo dos tiempos G.P.-, entró en el viraje y... ¡un desastre!

Corto de marcha, con la parte trasera rebotando, impreciso en la trayectoria... Ricard y yo nos miramos y le dije: - *"Esto no lo podremos explicar nunca, o nos tratarán de locos y de fantasmas".*

Pero aquello no había hecho más que empezar. Roberts necesitó únicamente un par de vueltas para cambiarse el "chip" y adaptar su "magia" a una moto de serie de cuatro tiempos. A las pocas vueltas, todo había cambiado.

Donde inicialmente sacaba dos marchas, ya sólo sacaba una. El punto de referencia de frenada se iba desplazando vuelta a vuelta hacia la curva. El punto de la apertura del gas se iba adelantando...

Pronto pudimos darnos cuenta "en directo" de por qué Roberts es quien es.

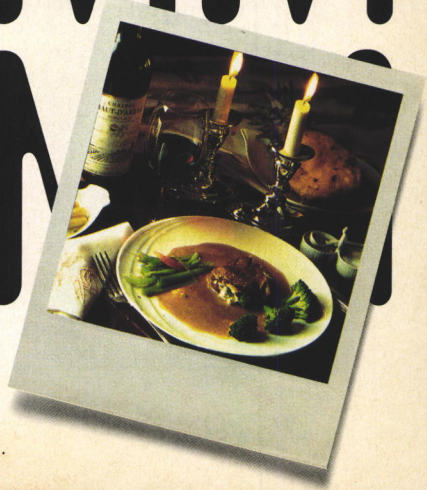
Y no porque fuera deprisa -que lo iba, y mucho-, sino por su rápida adaptación a las circunstancias. Por las ganas de hacerlo, por hacer todo el relevo, por las ganas de mejorar el tiempo vuelta a vuelta... en definitiva, por estar ahí con la seriedad y profesionalidad con que estuvo.

Hubiera podido venir, hacerse "la foto", y adiós muy buenas. Pero Roberts nos demostró, con su actitud, por qué fue el más grande como piloto y por qué, quizás, es el mejor director de un equipo de carreras.

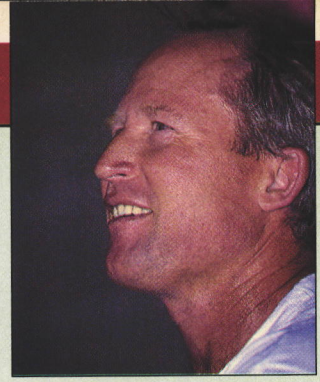
Kenny nos dio, a todos, una lección.

¡Gracias!

MMMMMMM
MMMMMM



Andorra
EL PAÍS DE LOS PIRINEOS
Todo un país para YAHOOOOOOO. Todo un país para ZZZZZZZZZZ.



LA OPINIÓN DE KENNY ROBERTS

Kenny Roberts nos rompió los esquemas.

Llegó tranquilo, quizás hasta contento después de que el segundo puesto de Luca en Mugello volviera a colocarle en el lugar que le corresponde como propietario de una escudería que no está acostumbrada a perder.

Teníamos preparados unos juegos de neumáticos y pastillas nuevas para él, pero dado que los montados en aquel momento en la FZR 600 R estaban en buen estado, él mismo alejó "privilegios" y nos dispensó del trabajo de cambiarlos.

Antes, Tad Pilati había traído para él su impecable traje de faena de color blanco y rojo Marlboro. Así que Kenny, en punto y a punto, empezó su relevo sobre la Yamaha FZR 600 R dando un acelerón rotundo que le hizo derrapar sobre el cemento "mesa de billar" del pit-lane. Pensamos que se iba a poner las pilas, pero los tiempos de sus primeros giros no fueron precisamente rápidos...

2.46-2.25-2.21-2.20-2.18-2.16-2.15-2.14-2.14-2.13-2.13-2.12-2.11-2.11-2.10-2.10-2.10...

He aquí una crónica que no es nada sorprendente. Salvo que lo hayas visto desde la pista, y no voy a hacer más que remitiros a la opinión que Luis Miguel y Ricard reflejan en recuadros aparte.

Es cierto que Roberts no batió ningún récord. Pero os puedo asegurar que nos impresionó. Hay más que rodar rápido: en este caso está el "cómo" se hace.

Más allá de los tiempos por vuelta, hay algo más que distingue a un Campeón. Y él ha sido el mejor. Quizás el mejor de todos los tiempos.

Y si llega a dar unas vueltas más...

Cuando Kenny se quitó su inconfundible casco con las águilas apuntando hacia delante, nos pareció ver otra vez su mirada de carreras.

Pero ya no estábamos ante el Kenny Roberts de hace una década, frente a aquella mirada huraña ante todo lo que oliera a periodista, sino ante un hombre contento y feliz de haberse divertido. Aquí transcribo con la mayor precisión posible sus impresiones.

- Kenny, ¿cuánto hace que no rodabas en circuito en una moto de carretera?:

- *"Bueno, es que no lo había hecho nunca".*

- ¿Nunca?... *"Nunca"* -divertido, pero mirándonos fijamente a los ojos-. - *"Sólo una vez hice unas fotos para una cosa de Marlboro, pero eran fotos".* - Y, ante las miradas de perplejidad de todos - *"Y jamás he llevado ninguna por la calle"...*

- ¿Y cuál es tu impresión después de estas vueltas?...

- *"Bueno, la verdad es que al principio estaba algo sorprendido: ¡todo iba al revés que en las motos de verdad!"...*

"Quiero decir que una moto de calle es otra cosa: el cambio iba al revés -en las 500 llevaba la primera hacia arriba- y a veces me encontraba bajando marchas en lugar de subirlas -y con expresivos gestos señalaba su trasero como adelantándolo-, y bueno, las trazadas son completamente distintas".

- ¿Habías rodado alguna vez en el Circuit de Catalunya?

- *"No, nunca, y me ha gustado. Lo que pasa es que con una 500 pasas por otro sitio. En esta de calle, que es mucho más pesada, no puedes meter la moto hasta el fondo y tumbarla de una vez, con trazadas recortadas, sino que tienes que hacerlo todo muy fino, como pidiéndole permiso".*

"Debes entrar la moto poco a poco, nunca de golpe. Y bueno, la primera vez que he abierto el gas en curva, esperando la entrada de la potencia de una 500 o algo así, le he dado fuerte y... ¡no ha pasado nada! No había ningún caballo, como si todos estuvieran dormidos".

"Por eso hay que ir hilando, abriendo con cuidado porque hay tan poca potencia y tan poco par motor... -ante todo esto nosotros estábamos con los ojos como platos... y os podemos asegurar que si no fuera quien era quien decía esto, y si no lo estuviera diciendo con tanta tranquilidad en su ojos de color de acero...- *que no puedo empujar la rueda delantera* -y aquí ya estábamos todos en estado catatónico-. *Es que en una 500 entras y compensas la derrapada de delante con el gas, y aquí, como no hay potencia, no puedes corregir, y hay que trazar muy fino sin ponerla en apuros. No puedes compensar con motor, porque no hay mucho par... Al abrir no se produce la derrapada de tren trasero por potencia, y eso me desconcierta un poco. Todo eso obliga a estar muy pendiente de los límites de las gomas, y como no conozco este tipo de neumáticos de calle, no me he acercado mucho a ellos.*

Sabes, cuando abría al encarar la salida de la curva, pensaba cada vez, ¡ostras!, si podía haberlo hecho mucho antes, allí abajo -y miró hacia atrás-. *Además, el peso no permite hacer muchas cosas, y el tren delantero parece siempre que se vaya por inercia. Ya te digo, y como no hay chicha para agarrarlo"...*

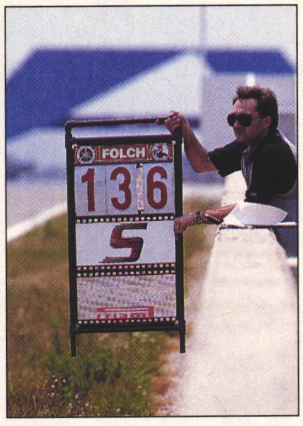
- Y viendo la cara que poníamos, bajó el ritmo hasta el nuestro, consciente de que tal vez nos había dado las mismas explicaciones que les daría a gentes como Wayne o Randy, sus amigos. A nosotros nos trataba como si lo fuéramos, por eso os aseguro -no os quepa ninguna duda- que todas estas explicaciones no eran ningún alarde, sino las impresiones de Kenny Roberts, un tricampeón del Mundo de 500, sobre una moto de calle. Nada más y nada menos.

- Y qué te ha parecido esta moto para la gente de la calle, le pregunté...

- *"Oh, perfecta. La verdad es que corre mucho, y eso me ha sorprendido. No creía que las motos de calle dieran tantas sensaciones. De frenos, O.K., pero en cuanto a las gomas y suspensiones no puedo opinar mucho porque no tengo referencias. De todas maneras, me he divertido mucho con la Yamaha y creo que podía haber rodado más rápido".*

Ni lo dudes.

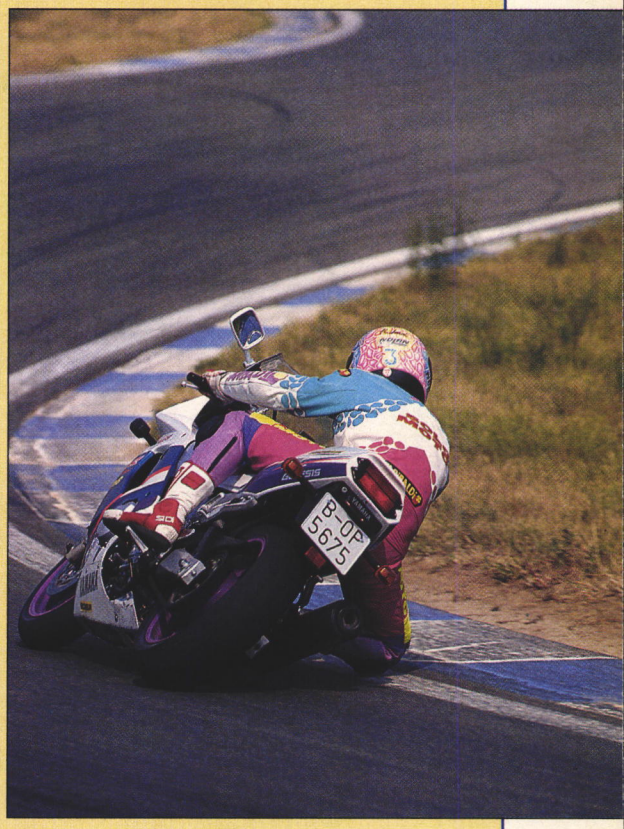
¡Salida! Jordi Bracons y Josep Mª Folch lanzaron a Ricard. Ocho Horas ante la Yamaha FZR 600 R.



Vuelta nº 136: 48 grados en la pista... ¡centígrados, naturalmente! Joan Batet, nuestro hombre crono, aguantó eso y más...

¡HOY HE VUELTO A VER A UN MARCIANO!

Ricard Jové



Hace ahora ya bastantes años, cuando yo no tenía más de doce, era el feliz propietario de una Derbi Sport Copa 50 -trucada, eso sí-, que estaba pintada con los mismos colores de Marlboro que mi ídolo llevaba en su Yamaha de carreras. Era, cómo no, King Kenny Roberts, el "marciano".

Por aquel entonces, cuando mi habitación estaba empapelada de pósters suyos por todas partes, me fui por primera vez hasta el G.P. del Jarama subido de "paquete" en la moto de un amigo.

Fue allí donde vi por primera vez al "marciano" en directo. Y a pesar de que aquella carrera la perdió "in extremis" contra otro fuera de serie, Freddie Spencer, puedo asegurar que dejó marcado en mí una huella que nunca olvidaré.

Hoy, trece años después, ¡he vuelto a ver al marciano! y lo he hecho, como el resto del equipo de pruebas de Solo Moto, teniéndolo como compañero de una prueba de Resistencia de 8 horas con la Yamaha FRZ 600 R.

Cuando apareció a las cuatro de la tarde, en los boxes del Circuito de Catalunya, estaba todo muy tranquilo después de seis horas de relevos, y debo reconocer que tenía la sensación de que aquello iba a ser una pequeña farsa, en la que el Sr. Roberts tan sólo se marcaría cuatro vueltas de compromiso...

Entonces, justo después de que él iniciará su relevo, Luis Miguel y un servidor partimos raudos hacia la curva donde teníamos fijado nuestro punto de "espionaje" de los rivales-compañeros y, mira tú por dónde, fuimos testigos atónitos de cómo un hombre de 42 años, que no había rodado nunca en el circuito de Montmeló, y que mucho menos se dedica a dar vueltas en motos de calle, se marcaba un increíble relevo de 40 minutos rodando, no sólo muy fino y con un estilo impecable -¡cómo frenaba a final de recta!-, sino rebajando vuelta a vuelta los tiempos, de tal manera que acabó parando el crono sólo unos tres segundos por encima de los de Gregori Lavilla, uno de los pilotos más rápidos de esta temporada en Supersport, y que también colaboró con nosotros en esta prueba.

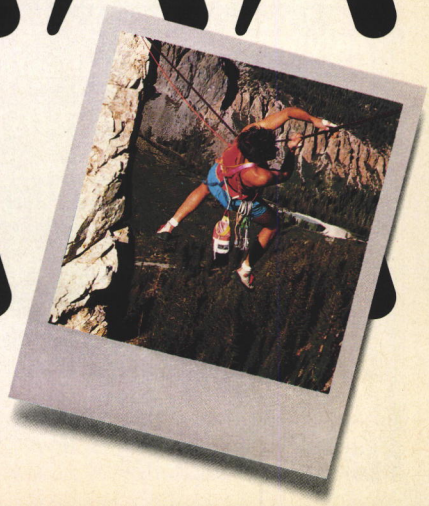
Para colmo, no sólo rodó bien, sino que tuvo la voluntad de seguir dando vueltas a pesar de que hacía ya más de cinco giros que le habían marcado la pizarra de BOX. Simplemente... ¡se estaba divirtiendo como un niño!

De verdad, fue algo muy grande, y como dijo Luismi, no sólo quien tuvo, retuvo, sino que a Superman todavía le queda Kriptonita...

He visto de nuevo al marciano y, si me permiten la expresión.... ¡Viva la madre que lo parió!

Ricard Jové, como siempre, rodó en unos tiempos estupendos para una 600 de calle.

YEEPAAAAA AAAAAA



Andorra
EL PAÍS DE LOS PIRINEOS

Nombre _____ Dirección _____

C.P. _____ Población _____ Teléfono _____

Si deseas recibir más información, rellena y envía este cupón a la Oficina de Turismo de Andorra - Mariano Cubí, 159 Barcelona 08021 o llama al 900 30 88 88.

Todo un país para YAHOOOOOOO. Todo un país para ZZZZZZZZZ.

AVON

RADIAL AV-RZF/RZR
El deportivo más radical

RADIAL AV 27/ST 23
La mejor combinación en Sport Touring

ELAN HL29 - HL30
Los genuinos Custom

GRIPSTER AM 24
Neumático trail para uso en carretera

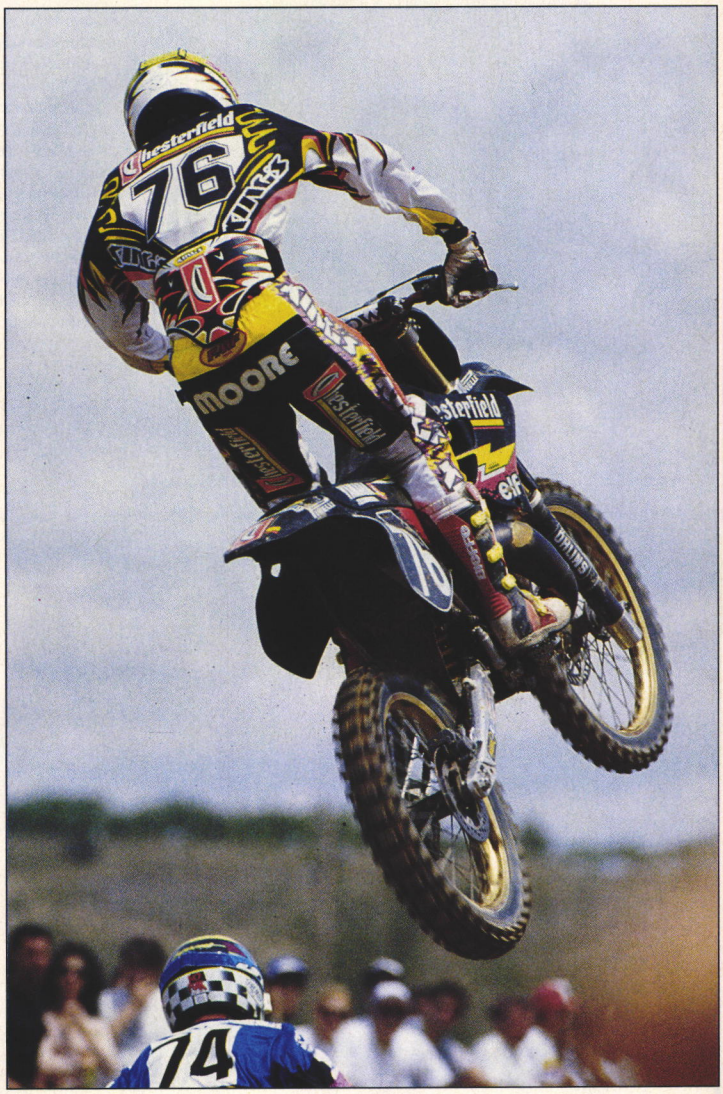
Disponibles en:

- **NEUMOTO**
  Doctor Waksman 52, bajo d. Valencia. Tel.: (96) 374 04 30
- **MOTOS JOEL**
  San Ignacio 27. Gerona. Tel.: (972) 22 69 16
- **MOTO TROPIC**
  Segovia 75. Madrid. Tel.: (91) 364 12 82
- **NEUMATICOS SABADELL**
  Ctra. Tarrasa. Sabadell. Tel.: (93) 726 75 03
- **MUVIMOTO**
  Sant Llorens, 22. Vilasar de Mar. Tel.: (93) 750 16 74
- **RAGUIAL**
  Rodes, 16. Hospitalet. Tel.: (93) 261 13 03
- **NEUMATICOS PRIM**
  Rambla Prim 139. Barcelona. Tel.: (93) 305 25 04
- **DANDY MOTO**
  Pintor Portella 66. Cartagena. Tel.: (968) 52 89 49
- **HIPER MOTO**
  Ctra. del Mas Nou. Granollers. Tel.: (93) 879 23 05
- **NEUMATICOS FARINA**
  Avda. Orihuela, 79. Alicante. Tel.: (96) 528 14 36
- **NEWMOTOR 2000**
  Algodonares 10. Madrid. Tel.: (91) 311 43 65
- **NEUMATICOS JUAN ANTONIO DE LA CRUZ**
  Avda. Dr. Federico Rubio y Gali 58. Madrid. Tel.: (91) 450 02 95
- **SEVICIO DEL NEUMATICO**
  Avda. del Paralelo 130. Barcelona. Tel.: (93) 441 34 97

NO HAY

LOS CAMPEONATO MUNDIALES DE MOTOCROSS ESTÁN YA EN SU RECTA FINAL. LOS ASPIRANTES AL TÍTULO ENFILAN AHORA LA PARTE DECISIVA, DONDE LOS ERRORES SE PAGAN MUY CAROS, Y LAS BUENAS ACTUACIONES SON, MÁS QUE NADA, UNA OBLIGACIÓN.

Por Oleguer Serra
Fotos: Comuñas, M. Herranz



Moore puede conseguir su primer título mundial esta temporada después de varios sub-campeonatos.

CAMPEONATO MUNDIAL MOTOCROSS

NADA DECIDIDO

Una realidad del motocross italiano. Alessio Chiodi levanta pasiones en el país transalpino.

Mucho tendrá que sudar Tragter para conseguir revalidar un título que prácticamente se le ha escapado de las manos.

Por suerte, los Campeonatos Mundiales de motocross no tienen una estrella que brilla mucho más que las demás, y que acabe acaparando la atención de todo y de todos. Por suerte, los hombres del mundial son todos de carne y hueso, cometen errores, y ninguno de ellos consigue imponer su ley.

Los 125 c.c. son un cóctel de veteranía y juventud, la lucha por el título del dos y medio va más allá de la simple competición para rebasar la barrera del plano personal. Y en la gran cilindrada, que no la estrella, la igualdad de los hombres de cabeza nos mantiene con los ojos muy abiertos por lo que pueda llegar a pasar.

Elf te regala los cascos de sus campeones.

M. Doohan

L. Capirossi

A. Crivillé

elf Lubricantes

La empresa **ELF OIL ESPAÑA** ha puesto a disposición de todos los clientes un interesantísimo sorteo con el fin de acercar al usuario el increíble mundo de la competición y sus pilotos. Como sabréis, la Empresa ELF es la Compañía petrolera más presente en el continental circus, ya sea a nivel de esponsorización Equipos o pilotos.

Se trata de un sorteo de 18 cascos réplica, que serán entregados y serigrafiados personalmente por **MICHAEL DOOHAN, ALEX CRIVILLÉ y LORIS CAPIROSSI** el próximo sábado 15 de octubre, en el Box de ELF (circuito de Montmeló).

Asimismo los agraciados podrán disfrutar de un fin de semana inolvidable, ya que serán invitados VIP al Gran premio de Europa en el circuito de Montmeló, donde podrán disfrutar de la compañía de sus ídolos, y conocer muy de cerca el mundo de las carreras.

Cómo participar en el sorteo:

Simplemente tenéis que rellenar el boletín de suscripción que encontraréis en los principales concesionarios y talleres de reparación de vuestra población y adjuntar, junto con éste, un tapón de uno de los productos **ELF MOTO 2T.** Es decir: MOTO XT2, MOTO 2ARC EN CIEL, MOTO 2HPM y MOTO 2.

NOTA:

Es importante saber que cada tapón que envíes debe adjuntar el boletín de suscripción, de no ser así, no tendrá ninguna validez.

¡APRESURATE! cuantos más tapones envíes, más posibilidades tendrás de ganar.

Esta promoción es vigente del 1-VII-94 al 30-IX-94.

Dirección de envío:
ELF OIL ESPAÑA, S.A.
Gran Vía de les Corts Catalanes, 641 - 3º Planta 08010 - Barcelona

Con más fuerza que nunca, Stefan Everts está atacando el título del dos y medio.

Las intenciones de Albertyn son claras: dejar el Cto. Mundial de 250 c.c. de 1995 sin el dorsal de nº 1.

MUNDIAL DE 125 c.c.

CÓCTEL DE VETERANÍA Y JUVENTUD

El norteamericano Bob Moore se está mostrando como el piloto más fuerte y a la vez regular del Campeonato. Después de una participación en la pequeña cilindrada casi por rebote con el equipo Yamaha-Rinaldi, Moore está haciendo lo más difícil, dejar la cilindrada del 250 c.c. para acoplarse a una 125 c.c. y liderar el campeonato. A sus espaldas una grata sorpresa, Alessio Chiodi. Un piloto de la nueva escuela italiana formado en los Campeonatos Europeos y que está tratando de tú a tú a los cabezas de serie, cuajando muy buenas actuaciones que ni él mismo había previsto. Chiodi se encuentra ahora a un tiro de piedra del liderato, y es que tan sólo 2 puntos le separan de Moore.

Tanto a Pichon como a Tragter les cuesta seguir la estela de los líderes de la categoría. El actual Campeón del Mundo se situó en la cabeza de la clasificación después de la segunda prueba disputada en Francia, a partir de aquí los resultados han sido muy discretos hasta la llegada del G.P de Holanda. En su tierra natal, Tragter, al igual que sus compatriotas (Strijbos y Van den Berk), se destapó y consiguió ganar su primera manga en lo que llevamos de Campeonato.

Por lo que respecta a Pichon, el caso es el mismo. Partía como la gran esperanza del motocross francés y un candidato firme al título, pero las cosas no han ido como seguramente imaginaban en el equipo Honda Francia. Mickael empezó el Campeonato sin sumar un solo punto en la prueba inaugural en Italia, y aunque después se hizo con las dos mangas del Gran Premio de Francia, el joven francés ha tenido varios tropezones y un camino nada fácil que recorrer. No cabe duda de que partir como favorito le ha pesado demasiado.

De todas formas, en 125 c.c. le quedan cuatro pruebas por disputarse, con lo que los puntos en juego continúan siendo muchos y las posibilidades de cara el título están totalmente abiertas.

MUNDIAL DE 250 c.c.

EVERTS Y ALBERTYN, ALBERTYN Y EVERTS

Hablar del Campeonato del Mundo de los 250 c.c. es hablar de Stefan Everts y Greg Albertyn. Los dos grandes baluartes del Mundial están cumpliendo con las expectativas previstas. A pesar de que ambos pilotos empezaron la temporada en el seno de un nuevo equipo y encima de monturas nuevas, han demostrado de sobras por qué Estados Unidos los tiene en el punto de mira. Su lucha por el título va más allá del plano de la competición, y es que los piques entre el belga y el sudafricano se remontan de su etapa en los 125 c.c.

Everts es el hombre más en forma del cuarto de litro. Ha ganado 8 mangas, cuatro de ellas seguidas, y su objetivo inmediato es ganar el Mundial antes de hacer las maletas y largarse de cabeza a los Estados Unidos en 1996. En Kawasaki están más que contentos con el belga, y lo tienen bien atado por una temporada más.

Mientras tanto, Greg Albertyn se muestra tan tranquilo y paciente como siempre. La regularidad es uno de sus puntos fuertes y en cualquier momento puede encadenar una buena racha de resultados que lo catapulte a lo más alto de la provisional. Algún que otro problema con la moto y un virus que le ha restado fuerza física han sido los handicaps de "Dr. Albee", quien desea abandonar el Mundial (el próximo año se va a correr a Estados Unidos) revalidando el título que consiguió el pasado año.

Pero no sería justo hablar del Campeonato del Mundo de 250 c.c. y no hablar de Donny Schmit. Él fue el primer líder de la temporada. El norteamericano empezaba el campeonato con más ilusión que nunca y con ganas de quitarse la espina que llevaba clavada desde el pasado año. Pero una vez más la mala suerte se ha cebado con el piloto de Yamaha, y una lesión lo dejó fuera de combate cuando se encontraba luchando, codo a codo, con Everts y Albertyn.

Sin embargo, la "revelación" de este año en el dos y medio ha sido Yves Demaria. El francés, hasta el año pasado piloto habitual del 125 c.c., decidió subir de cilindrada para sentarse en el sillín de una Honda y dar sus primeros pasos en el cuarto de litro. Y la verdad es que no lo está haciendo nada mal. Demaria ocupa la tercera posición de la provisional y ya ha ganado su primer gran premio.

Todavía quedan 6 grandes premios por disputarse en los que puede pasar de todo. La lucha en

MOTOCROSS

Una vez más, las lesiones han apartado a Schmit de la lucha por el título.

esta recta final promete ser de las que hacen afición.

MUNDIAL DE 500 c.c.

BUSCANDO RECURSOS

Desde hace tiempo se viene hablando de la categoría de los 500 c.c. y no de la forma que a todos nos apetecería hacerlo. En Estados Unidos, la categoría del medio litro ha sido abolida por la AMA. El hecho de que no tenga el más mínimo interés por la mayoría de las grandes marcas es significativo y motivo suficiente para su extinción. Mientras tanto, en Europa, la mayor de las cilindradas continúa viva y buscando nuevos recursos para continuar respirando, si puede ser, por muchos años.

Y un año más, las cosas están que arden en los primeros puestos de la clasificación. Tres hombres están en condiciones claras de ganar el título.

Marcus Hansson, actual líder, Jacky Martens, campeón en título, y Joel Smets. Entre ellos, tan sólo 19 puntos y tres carreras para el final. Seis mangas de infarto que decidirán de qué lado se decanta el título. Hansson parte con una ventaja de 4 puntos respecto a Martens, pero el belga parece lanzado a su segundo título consecutivo y cuenta con la experiencia de actuar bajo presión. Las posibilidades de Smets, encima de la debutante Vertemati, son algo más reducidas y tendrá que esperar el fallo de sus contrincantes si quiere aspirar a la corona.

La suerte está echada, el próximo 21 de agosto tendremos campeón.

ASÍ VAN LOS CAMPEONATOS

125 c.c.

1	B. Moore	Yamaha	210
2	A. Chiodi	Honda	208
3	P. Tragter	Suzuki	175
4	M. Pichon	Honda	152
5	D. Strijbos	Suzuki	122
6	B. Manneh	Suzuki	101
7	F. Vialle	Kawasaki	97
8	P. Beirer	Suzuki	94
9	M. Dal Lago	Honda	93
10	M. Bartolini	TM	70

Moore	5 mangas ganadas
Chiodi	1 manga ganada
Pichon	3 mangas ganadas
Tragter	2 manga ganada
Manneh	1 manga ganada
Strijbos	1 manga ganada

250 c.c.

1	G. Albertyn	Suzuki	.255
2	S. Everts	Kawasaki	252
3	Y. Demaria	Honda	192
4	M. Bervoets	Suzuki	173
5	D. Schmit	Yamaha	168
6	K. Nicoll	Honda	150
7	W. Dewit	Suzuki	127
8	T. Parker	KTM	116
9	T. Vohland	Honda	115
10	J. Karlsson	Kawasaki	112

Everts	8 mangas ganadas
Albertyn	5 mangas ganadas
Demaria	2 mangas ganadas
Schmit	3 mangas ganadas

500 c.c.

1	M. Hansson	Honda	239
2	J. Martens	Husqvarna	235
3	J. Smets	Vertemati	220
4	R. Weustenraed	Honda	146
5	G. Van Doorn	Honda	132
6	B. Liles	Honda	113
7	D. Theybers	Honda	94
8	D. King	Honda	93
9	M. Anstie	Honda	82
10	M. Kucirek	Kawasaki	70

Hansson	3 mangas ganadas
Martens	6 mangas ganadas
Smets	4 mangas ganadas
Van Doorn	1 manga ganada
Anstie	1 manga ganada
Rossi	1 manga ganada
S. King	1 manga ganada

PRENDAS AUTENTICAS

Las auténticas prendas Harley-Davidson las encontrarás exclusivamente en la red de concesionarios de las motocicletas Harley-Davidson. Lógico ¿no?.

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
AN AMERICAN LEGEND

AUTENTICAS PRENDAS HARLEY-DAVIDSON

Llama al teléfono (96) 152 11 41 para informarte sobre el concesionario más cercano.

SOLO RUTA

PAULINO ARROYO

EN RUTA A...

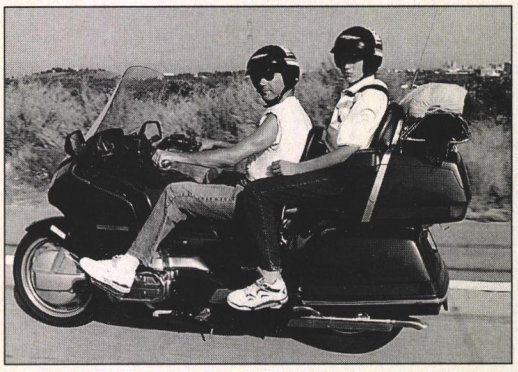
CUSTOM SHOW INTERNATIONAL DE BARCELONA "VIVA LAS VEGAS"

La pasada semana os adelantaba el obligado cambio de emplazamiento que permitirá a Centuriones M.C. celebrar el 1er. Custom Show de Barcelona. La población de Castelldefels, con las pinadas junto al mar y abundante sombra para soportar mejor el intenso calor, ha sido la elegida para llevar a cabo esta monumental fiesta de la moto custom. Durante todo el día estarán a vuestra disposición los puestos de venta de accesorios y ropa biker, más Wild Tattoo -como colaborador en la organización- para aquellos que deseen tatuar su cuerpo. La música estará a cargo de "Bombarderos", "De Kalle" y Jam Session, con músicos pertenecientes a diferentes grupos de reconocido prestigio. En el transcurso de la noche y entre los diferentes grupos presenciaréis una sesión de strip-tease y la elección de Miss "Viva Las Vegas".

SAHARA. Si dudas que África sea habitable en esta época de año, sólo tienes que liarte la manta, mejor el turbante en la cabeza, y seguir las roderas que el Moto Grup Sahara 1WD deje a su paso sobre las dunas de fina arena, las atractivas pistas del Atlas y las ciudades imperiales a visitar. La salida a esta travesía tendrá lugar en Granollers -Barcelona-, el próximo día 15. Varias fechas de salida (15 al 30 de julio, 1 al 15 de agosto y 15 al 30 de agosto) están a vuestra disposición. Llamad al 93-8790186 y 8704950 para más información.

FARO -ALGARVE- (PORTUGAL). La concentración más multitudinaria de Portugal es, sin duda, la que se celebra en Faro, en el Algarve, al sur del país luso. En ella no faltarán las vueltas turísticas, los sorteos y el buen ambiente motero, con multitud de motoristas españoles que no dudan en acudir a la llamada anual del Moto Clube de Faro. La presente edición es la número 13, 12+1 para los supersticiosos, algo que seguro no reduce el número de inscritosque va en aumento año a año.

VILLAFRANCA DEL CID. La Penya Motorista d´Alcora, habituales en los acontecimientos donde la moto -y su ambiente- es protagonista principal, celebra la II Concentración de Villafranca del Cid (no "reunión", como salió la pasada semana en el calendario), y que promete ser una gran fiesta motorista, pues es puntuable para el Trofeo Territorial de Turismo, con lo que es segura la asistencia de los seguidores del mismo, tragamillas por excelencia. El precio es de 3.000 ptas. y podéis llamar para cualquier duda al teléfono 964-360117 durante las horas de comida.



GOLDWING CLUB CATALUNYA

Para aquellos propietarios de motos Goldwing de Catalunya que estén interesados en asociarse y tener contactos con todo lo relacionado con el mundo de esta moto, se ha creado recientemente la asociación "Goldwing Club Catalunya". En ella se pretende, además de reunir a todos los propietarios de cualquiera de los modelos, mantenerlos fielmente informados de cuantas concentraciones, salidas, fiestas y demás actividades que sean de su interés se celebren alrededor del mundo. Una asociación que nace del conocimiento profundo de su mecánica y de sus amplias posibilidades. Los "wingers" interesados deben contactar con Fernando Amor en el 93-3009993.

CLUB DUCATI ESPAÑA

Otros interesados en fomentar, aglutinar y reunir el uso de una marca concreta de motocicletas son los incondicionales seguidores de Ducati. La pertenencia a este club de los usuarios y amantes de Ducati será beneficiosa, pues se pretende ofrecer una serie de servicios como la realización de actividades del tipo concentraciones, reuniones, carreras, o información de la marca a todos los niveles. Lo tendréis más fácil; desde la localización de recambios para restauración de modelos de todas las épocas, hasta bibliografía de Ducati, pasando por accesorios, asesoramiento técnico o información de novedades y noticias de la marca. La dirección del Club es C/ Añafil, 13 c.p. 28026 Madrid, y el teléfono 91-5003878.

POR EUROPA

Llegan las vacaciones y la moto es el mejor medio que conozco para disfrutarlas desde el primer kilómetro, hacer nuevas y duraderas amistades y regresar a casa con muchos recuerdos que formarán parte de nuestra vida. El amigo Tarsi de Tortosa -Tarragona- desea hacer un viaje por Europa y busca compañía. Se trata de 10 ó 15 días, posee una CB 750 y puede amoldarse a alguna idea ya preconcebida. Su teléfono es el 977-510404.

CALENDARIO TURÍSTICO

21 al 23 de julio
IV Concentración Nacional
Organiza: Goldwing Asociación de España
Lugar: Segovia
Contacto: 91-5713804 y 5714266

22 de julio
Fiesta en "El Hangar"
Organiza: El Hangar/Solo Moto
Lugar: El Hangar, Avda. Carrilet, 233. Hospitalet de Llobregat -Barcelona-
Música: Española, salsera, marchosa..., exposición de motos -últimas novedades-, entrada gratuita, ambiente motero, regalo de revistas, adhesivos, regalos de los colaboradores
Contacto: 93-4315533 (Miguel)

23 y 24 de julio
6ª Concentración Motera
Organiza: Moto Club "Yuncler"
Lugar: Polideportivo Municipal de Yuncler -Toledo-
Contacto: 925-531334
Precio: 2.000 ptas. Acampada en césped, ruta cervecera, cena, fiesta, chocolateada con churros, ruta turística con bocata y despedida con gazpachos, camiseta y chapa

23 y 24 de julio
6ª Concentración Nacional de Motos "Comarca de la Vera"
Organiza: Moto Club "La Vera"
Lugar: Jaraiz de la Vera -Cáceres-
Contacto: 460248

23 y 24 de julio
VIII Travesía dos Principats "Mollet-Andorra"
Organiza: Moto Club Mollet/Grup Trail Isern.
Lugar salida: Avda. Gaudí, 73 Mollet del Vallès.
Contacto: 93-5706295. Para trails, estancia en ttl. y asistencia en furgoneta para llevar el equipaje

22, 23 y 24 de julio
IX Concentración Internacional de Verano
Organiza: Gold Wing Club de España
Lugar: Peñíscola -Castellón-
Contacto: 96-6850674 y 5392875
Precio: socios 3.500 ptas. No socios 6.000 ptas. Alojamientos no incluidos

23 y 24 de julio
Concentración Biker Spirit´94
Organiza: Biker Spirit´94
Lugar: Fuenterrabía, a 20 km de San Sebastián y a 3 km de la frontera francesa
Contacto: 943-468118
Precio: 3.000 ptas. (Acampada, conciertos, toro mecánico, strip-tease, show bikes, concurso Tattoo, miss camiseta mojada, aerografías, paint ball, dragsters en el aeropuerto de Fuenterrabía)

22, 23 y 24 de julio
II Custom Show
Organiza: Club Los Dimonis
Lugar: Pons -Lleida-
Contacto: 973-461017 (20h a 24 h)
Precio: 3.500 ptas. (Música -6 grupos el viernes y 2 el sábado-, birra y actividades diversas)

23 y 24 de julio
XI Concentración Mototurística Internacional "La Villa Blanca´94"
Organiza: Moto Club Fuengirola
Lugar: Parque Natural "Sohail" de Fuengirola -Málaga-
Contacto: 95-2464881
Precio: 2.500 ptas. (Acampada, camiseta, medalla, barra económica, paseo turístico con aperitivos, sardinada, degustaciones, más de 25 trofeos)

29 de julio al 1 de agosto
2ª Rally Scooterista Internacional
Organiza: Boogaloo Scooter Club
Lugar: Camping Ibaya (N-1 dirección Madrid), Vitoria-Gasteiz
Contacto: 945-293325 (Alejandro)

30 y 31 de julio
II Concentración Sta. Bárbara-Tres Monasterios´94
Organiza: Ayto. de Gradefes
Lugar: Barrio de Sta. Bárbara, Cistierna -León-
Contacto: 987-333153
Precio: 2.000 ptas. Pin recuerdo, 4 consumiciones, vale piscina, cena fría, acampada, vale piscina (Gradefes), paellada, pan y vino, trofeos.

1 al 15 de agosto
Granollers-Sahara-Granollers
Organiza: Moto Grup Sahara 1WD
Recorrido por África (dunas, Atlas, ciudades imperiales...)
Contacto: 93-8790186, 8704950
Precio: 85.000 ptas.

6 al 12 de agosto
Todo Asfalto "Marruecos´94"
Organiza: Grupo Moto Aventura de Utiel
Recorrido por asfalto para motos de turismo en Marruecos
Contacto: 96-2170638
Precio: 85.000 ptas. (moto y conductor). 75.000 ptas. (acompañantes).
Hoteles de 3 y 4 estrellas, con piscina en media pensión, comidas de todos los días, pasaje de barco ida y vuelta para vehículos y personas, fiesta de tambores en pleno desierto al que llegaremos en los vehículos de asistencia, taller para reparar los posibles averías.

Del 7 al 27 de agosto
Grand Tour of the Balcanes
Organiza: Macedonia Adventures
Lugar: Recorrido por los Balcanes
Contacto: 07-39-744-277197 o fax 07-39-744-277384

6 y 7 de agosto
Concentración Motorista Vilar de Canes´94
Organiza: Peña Motorista "Yo no quiero ir"
Lugar: Vilar de Canes, a 5 km de Benasal -Castellón-
Precio: 2.500 ptas.
Contacto: Reserva de habitaciones: 908-767086. Hotel "La Piqueta". (Benasal). 96-431048, 431370

6 y 7 de agosto
IV Concentración Mototurística Ciudad de Isla Cristina
Organiza: Moto Club Escudería Isleña
Lugar: Isla Cristina -Huelva-
Contacto: 955-343535 y 955-330063.
Precio: 3.000 ptas. (acampada desde el día 5, duchas y servicios, homenaje al motero más veterano -abuelo Marcos-, con medalla alegórica para todos, cerveza gratis en la acampada, gran marisacada, pista de minimotos, juegos y sorteo de regalos, camiseta, riñonera, cubremoto, goma y muchas más cosas)

6 y 7 de agosto
IX Motofesta
Organiza: Moto Club Grupo Motocarro
Lugar: Laxe, a 60 km de La Coruña
Contacto: 981-714092 y 981-714103

6 y 7 de agosto
V Concentración Motociclista Villa de Beas
Organiza: Moto Club Beas de Segura
Lugar: Valparaíso, Villa de Beas -Jaén-
Contacto: 953-451816

13 y 14 de agosto
IV Concentración Metrópolis de Málaga
Organiza: Moto Club Pole Position
Lugar: Complejo Turístico Saydo en Mollina -Málaga-
Contacto: 952-308298
Precio: 3.000 ptas. Medalla, camiseta, foulard, bocata, refresco, camping, cena, desayuno, comida, piscina, trofeos y regalos.

15 al 30 de agosto
Granollers-Sahara-Granollers
Organiza: Moto Grup Sahara 1WD
Recorrido por África (dunas, Atlas, ciudades imperiales...)
Contacto: 93-8790186, 8704950
Precio: 85.000 ptas.

CompraVenta

Éste es un servicio que SOLOMOTO ofrece a sus lectores. Cualquier particular puede enviarnos su anuncio por palabras utilizando el cupón que adjuntamos en esta página. Solamente para consultas o reclamaciones puede llamarse al teléfono (93) 431 55 33.

AVISO:

Solo Moto pone en conocimiento de los usuarios de esta sección de compra y venta de motocicletas, que deben EXTREMAR la precaución en las entrevistas con posibles compradores.

Debido a las reiteradas ocasiones en que desaprensivos ROBAN las motocicletas con la excusa de PROBARLA, es imprescindible NO PRESTAR la motocicleta a desconocidos SALVO entrega de algún VALOR o DOCUMENTO autentificado.

Solo Motono se hace responsable del contenido de los anuncios, productos y precios en ellos expuestos.

Solo Moto no se puede hacer responsable del retraso o pérdida de algunos anuncios mandados a esta sección a través del servicio de correos.

Las cartas perdidas o deterioradas son responsabilidad única y exclusivamente del servicio a través del cual se ha hecho el envío.

Debido al incremento de robos de motocicletas y ciclomotores para su venta con otras documentaciones, así como desguace y venta de piezas separadas, "aun procedentes de siniestros legales", Solo Moto ha decidido anular las secciones de ventas de piezas, recambios, documentaciones, así como de vestimenta y complementos motoristas, todos ellos susceptibles de ser robados.

SE VENDE CARRETERA

Aprilia 125 AF1 Réplica Nº6. Muy bien conservada, 6000 km, con recambios más un juego de neumáticos, B-MM, vendo por no usar, 175000 ptas, Martí, 9 a 1 y de 5 a 8, Tfno. (93)8742905. **(1)**

Bimota 1000 YB5. Biplaza, vendo por no usar, impecable, siempre en garaje, 10000 km, sólo 3 en España, buen precio, Tfno. (973)222147, tardes, Jose Luis, Lérida. **(2)**

BMW 60 R /6. Año 1974, perfecto estado, ITV pasada, color azul monza, Tfno. (93)6532081, Jordi. **(1)**

BMW 65 R Boxer. 30000 km, totalmente restaurada mecánica y exterior, B-DX, 3000000 ptas, Tfno. (93)4152665 (de 10 a 14 y de 16 a 20 h.), Álvaro. (1)

BMW 65 R Boxer. Buen estado, ITV, doble freno disco, cúpula, bolsa depósito, siempre garaje, B-EF, 250000 ptas, Tfno. (93)5552607, tarde-noche. **(1)**

BMW 65 R. B-FF, 40000 km, maletas BMW, ruedas con 50 km, siempre garaje, 375000 ptas, Tfno. (93)3006843, dejar Tfno. en contestador. **(1)**

BMW 75 K 90. Magnífica, vendo o cambio y sin entrada y sólo 17000 ptas al mes, en Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

BMW 75 K SS. Maletas, muy cuidada, color onix, batería nueva, revisiones al día, pitón, bolsa depósito, Tfno. (93)3893911, Alfonso o (93)3846755 Fran, siempre garaje. **(1)**

BMW 75 K. Con maletas, 16883 ptas mes, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. **(1)**

BMW 100 K RS. Impecable, azul, pocos km, maletas, neumat. nuevos, seguro, mantenimiento económico, 700000 ptas negociables, llamar a Jose, Tfno. (94)4436896. **(2)**

BMW 100 K. Muy buen estado, vendo o cambio y sin entrada y sólo 17000 ptas al mes y no pague nada hasta los primeros 6 meses, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

BMW 100 R R. Negra, B-NV, 14000 km, revisada, maletas y defensas originales, perfecta, 800000 ptas, Jordi, Tfno. (93)6753698, noches. **(1)**

BMW 100 R RS. Motor y carrocería garantizada, Tfno. (93)2657490. **(1)**

BMW 100 R S. Toda original, B-FD, en perfecto funcionamiento, sin caídas ni golpes, siempre garaje, por no usar, 225000 ptas, Tfno. (93)2378578, Ramón, noches. **(1)**

Cagiva 125 Freccia. Muy barata, 40000 km, Tfno. (93)2198179, Sergio. **(1)**

Cromados decorativos. Negro y pulidos, recubrimientos y acabados Vilaregut, especialidad en motos, lámparas, etc..., Pje. Córcega 18, Tfno. (93)4356899. **(1)**

Ducati 750 Sport. Colores Mundial SBK, 21000 km, impecable, muchos extras, precio a convenir, urge, Félix de 3 a 5 tardes, Tfno. (973)241378. **(1)**

Ducati 750 Supersport 92. 11000 km, impecable, 850000 ptas, Tfno. (93)4179007, Barcelona. **(1)**

Ducati 750 Supersport. 11000 km, año y medio, Tfno. (93)4179007, Barcelona. **(1)**

Gilera 125 Freestyl. 4000 km, B-NL, siempre garaje, vendo por no usar, llamar noches a partir 10 horas, Tfno. (93)7740407 - 4406189. **(2)**

Harley Davidson 1340 Evolution. Perfecto estado, aparecida en Easyriders y Freeway, a toda prueba, abstenerse curiosos, 1800000 ptas, Tfno. (93)4579229 - 3497482, Ferran. **(1)**

Harley Electra. 100% original, en buen estado, con carenado y maletas, negra, 1'6 millones, Tfno. (93)4787800. **(1)**

Honda 74 NS-1 93. En perfecto estado, sólo 11000 km, guardaba siempre en garaje, se regala pitón, 225000 ptas, Tfno. (93)3872086 - 8459881, Oscar. **(1)**

Honda 74 NSR. Año 91, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. **(1)**

Honda 74 NSR. B-LT, por no usar, pocos km, siempre garaje, buen estado, neumáticos nuevos, regalo Tavi, 140000 ptas, Tfno. (93)3868144. **(1)**

Honda 74 NSR. B-LT, por no usar, siempre garaje, 17000 km, buen estado, 110000 ptas, Tfno. (93)3868144. **(1)**

Honda 74 NSR. Por viaje, siempre garaje, regalo Tavi, 26000 km, 95000 ptas, Tfno. (93)4157826 ó (977)650770, está en Barcelona. **(2)**

Honda 75 MBX. B-HL, color negro, buen estado, 85000 ptas, Tfno. (93)2155147 - 908/690986. **(1)**

Honda 75 NSR II. B-KN, 8000 km, roja-blanca, 160000 ptas, nueva, siempre garaje, Tfno. (93)6560896, noches, Carlos. **(2)**

Honda 75 NSR Repsol. B-MG, perfecto estado, 16000 km, neumáticos nuevos, revisión pasada, siempre garaje, 160000 km, Dani, Tfno. (93)6601843, de 14 a 16 h., o 21 a 22'30 horas. **(1)**

Honda 75 NSR. Azul y blanca, en buen estado, 130.000 ptas. Tfno. 3492669, Antonio Moya. **(1)**

Honda 125 NS F. Buen estado general, motor, freno del., embrague y neumático post. nuevos, precio a convenir, roja y blanca, pocos km, Jordi, Tfno. 245204 o noches 233726, Tarragona. **(2)**

Honda 125 NSR F. 1 año, vendo o cambio por ciclomotor, te la doy sin entrada y 9000 ptas al mes, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch. **(1)**

Honda 125 NSR F. B-NJ, impecable, roja y negra, hecha todas las revisiones, doy garantía, 280000 ptas, Tfno. (93)4203972, horario trabajo. **(1)**

Honda 500 XBR. Color granate, mat. B-KK. Perfecto estado, 11.000 kms, siempre garaje, sin caídas, neumáticos nuevos. 350.000 ptas. Tel. 93-213 01 31. Jaime. Horas oficina. (1)

Honda 500 XBR. Perfecta, cúpula Tavi, neumáticos nuevos, 365000 ptas, Tfno. (93)3571314 (contestador) o 908-892522, Santi. **(1)**

Honda 600 CBR 92. Varias a escoger, las vendo sin entrada y sólo 19000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Honda 600 CBR. A estrenar, te la vendo sin nada de entrada y te incluyo en las cuotas si te interesa el seguro por 28000 ptas al mes, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch. **(1)**

Honda 600 CBR. Año 92, perfecto estado, alarma Gemini, 700000 ptas, Tfno. (91)7333311, Srta. Valverde. (1)

Honda 600 CBR. B-NJ, roja y negra, siempre garaje, 15000 km, muy bien conservada, neumáticos nuevos, oportunidad, Tfno. (93)6850936, noches, Toni. (1)

Honda 600 CBR. Mod. 92, 16596 ptas mes, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. (1)

Honda 600 Shadow. Impecable, personalizada, muy especial, 650000 ptas, Tfno. (93)3722284, Toni. **(1)**

Honda 750 CB Seven Fifty. B-NC, 13500 km, neumáticos nuevos, alarma, recién pasada revisión, impecable estado, 650000 ptas, Tfno. (93)4209786, Alberto, de 20 a 22 horas. **(1)**

Honda 750 VF. Mat. B-FJ, en buen estado, muy cuidada. 42.000 kms. Precio a convenir. Tel. 93-823 61 71. Pere. (1)

Honda 750 VFR F 93. 10000 km, roja, 850000 ptas, Tfno. (977)440476, comidas o cenas, Felipe o Hermi. **(1)**

Honda 750 VFR F. B-LW, roja, impecable, garaje, buenas ruedas, imprescindible verla en Vespa Bonanova Moragas, 5 Barcelona, Tfno. Javier (dueño) (93)7502100 horas oficina, ¡¡ocasión!!. **(2)**

Honda 750 VFR F. B-NF, muy bien cuidada, 18000 km, 850000 ptas, Tfno. (93)7355723, Sr. Morales. **(2)**

Honda 750 VFR. 17.650 ptas. al mes sin entrada, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Barna, Tfno. 908890381, Marc, horas oficina. **(1)**

Honda 750 VFR. B-ML, negra, 875000 ptas, acepto Scoopy o Yupy de entrada, regalo sobredepósito y candado, Tfno. (93)4395774. **(1)**

Honda 750 VFR. B-NJ, impecable, 92, color verde, 16000 km, siempre garaje, precio a convenir, Tfno. (93)4159600, horas oficina, Manel. **(1)**

Honda 750 VFR. Muy nueva, vendo o cambio sin entrada y 21000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Honda 750 VFR. Part a part, color verde, 5000 km, totalmente equipada, maletas, antirrobo, etc., año final 1992, B-8718-NF, noche 9 a 10, Tfno. (93)3215620. **(2)**

Honda 900 CBR RR 92. 8600 km, duerme en garaje, llamar en horas de oficina, Tfno. (91)3232805-7598387, Jose Pizarro. **(2)**

Honda 900 CBR RR. Blanca, perfecto estado, B-NM, 8300 km, 900000 ptas,

SOLO HASTA EL 30 DE JULIO

En Muntañá este mes te ofrecemos tu nueva BMW K-75 a un precio excepcional. Además te incluiremos gratuitamente el seguro* a "TODO" riesgo o si lo prefieres te la financiaremos hasta dos años sin que pagues "NADA" absolutamente en intereses (0.0%). Ahora ya no tienes excusas. Ven a Muntañá. Saldrás con tu nueva BMW K-75.

*Opción seguro sólo para mayores de 27 años de carnet. Seguro con franquicia.

SELECCION MOTOCICLETAS DE OCASION

BMW R-100 GS (89) París-Dakar	825.000,-
BMW R-100 RT (80)	250.000,-
HONDA CBR 600 BENETTON (91)	690.000,-
HONDA CBR 1000 (89)	660.000,-
KAWASAKI GPX 600 (89)	325.000,-
YAMAHA FZR 1000 (89)	590.000,-
YAMAHA SR 250 ESP.	245.000,-
COTA 311 Sólo Estrenada	350.000,-
PEUGEOT 125 SV Sólo Estrenada	225.000,-
SUZUKI BANDIT (92)	525.000,-

Muntañá
CONCESIONARIO OFICIAL
AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

Numancia, 22 (junto estación de Sants)	Tel.: 410 62 75
Balmes, 200 (junto Travessera de Gracia)	Tel.: 415 07 22
Córcega, 474 (esquina Nápoles)	Tel.: 458 07 40
Bruc, 120 (entre Valencia y Mallorca)	Tel.: 457 65 06

CUPON PARA HACER USO DE LA SECCION COMPRAVENTA

COMPRAVENTA es un servicio de SOLO MOTO para sus lectores. Cualquier particular puede enviarnos el texto deseado para ser publicado en estas páginas.. Una vez correctamente cumplimentado el cupón, debe enviarse por correo, añadiendo dentro del sobre talón nominativo a Alesport, S.A., por valor de QUINIENTAS PESETAS, o un giro postal (adjuntando el resguardo o fotocopia). . Todo ello dirigido a: SOLO MOTO (COMPRAVENTA) * Gran Via, 8 - 10 * 08908 HOSPITALET

Los anuncios serán publicados en la sección correpondiente por dos semanas consecutivas. No se aceptan anuncios por teléfono, sino solamente los que vengan por correo y acompañado del talón correspondiente.

SECCION: ----------

BARCELONA

Kawasaki
SERVEI OFICIAL
VENDA I REPARACIÓ
bino DERBI
C/ Violant d'Hongria,92 Barcelona 08028 (SANTS) Tel. (93) 490 14 42

GUARDIA
Casa fundada en 1947
Auto Moto
¡Consúltanos!
Más de 80 vehículos en stock
Carles de 13 a 21 h. o Sábados.
CAMBIO MOTO x COCHE O COCHE x MOTO
Nuevos o Usados. / Todas las marcas.
Avda. Catalunya, 4 - tel.: (93) 564 31 70 MONTCADA a 5 minutos de BARCELONA

A. GARRIGA
Más de 60 años al servicio del Motorismo
A. GARRIGA
C/ Balmes, 126
Tel. (93) 215 03 46
VENTA MOTOS
MONTAJE ACCESORIOS
ENVIOS CONTRAREMBOLSO A TODA ESPAÑA
A. GARRIGA 2
Avda. de Madrid, 39
Tel. (93) 449 50 80

PASA DE LA CRISIS
COMPRA UNA MZ
PROMOCION ESPECIAL
ETZ 125 209.000.-Ptas.
ETZ 251 287.800.-Ptas.
IVA e IMP. MATRICULACION INCLUIDOS
¡DISPONIBLE YA!
NUEVO MODELO
SAXON Sportstar 125
VENTAJAS: - 5 VELOCIDADES - ECONOMIA (3L. A LOS 100 KMS.) - PRECIO - SERVICIO POST VENTA
- SABADOS ABIERTO TODO EL DIA -
- Asistencia vehículo durante 1 año GRATIS -
CMR
COMERCIAL MOTO ROSSELLO
C/ Rosselló, 65
Tel. (93) 654 56 53
SANT BOI DE LLOBREGAT

MOTOS LLORENS
Agencia Kawasaki
*Venta todas marcas nuevas y usadas.
*Taller propio
C/ Navas de Tolosa, 245 Tel.: 245 97 52 08026 Barcelona

Blitz MOTO
Roger de Lluria, 88
Tel.: (93) 458 55 00
08009 BARCELONA
Agencia y Servicio Oficial
SUZUKI
SUZUKI

¡¡APROVECHATE DE LAS OFERTAS KAWASAKI!!
KAWASAKI ZXR 750 violeta.....1.390.000.-
(P.V.P. incluido Impuesto de Matriculación)
¡¡ULTIMAS NOVEDADES DISPONIBLES EN...!!
MAQUINA MOTORS
elf CONCESIONARIO OFICIAL GOLDEN MILK
BARCELONA- Brusi, 92 Tel.: (93) 209 17 77

Jose, Tfno. (93)8157804, Barcelona. **(1)**

Honda 1000 CBR 91. 9000 km, duerme en garaje, llamar en horas de oficina, Tfno. (91)3232805-7598387, Jose Pizarro. **(2)**

Honda 1000 CBR F. Mod. 93, B-MZ, blanca-roja, impecable, garantia oficial, sólo 825000 ptas, jocasión única!, Tfno. (93)3736470, Fernando, noches. **(1)**

Honda 1000 CBR F. Mod. moderno, B-LL, roja-blanca, superimpecable, nada que no sea original, 25000 km reales (Control 94), 700000 ptas, Tfno. (93)4195800 (oficina), Toni. **(1)**

Honda 1000 CBR F. Oficial, tricolor, B-MJ, 8000 km, vendo por no usar, siempre garaje, está prácticamente nueva, extras, Tfno. (93)6581390, Daniel, 875000 ptas discutibles. **(1)**

Honda 1000 CBR. B-MZ, negro, perfecta, garantía hasta 94, 850000 ptas, Tfno. (93)7517371, noches, Ramón. **(1)**

Honda 1000 CBR. Varias, muy nuevas, vendo o cambio por inferior y sin nada de entrada y 16000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Honda 1200 Gold Wing Aspencade. Con extras, en buen estado, acepto moto + diferencia, 850000 ptas, llamar mediodias, Tfno. (945)222497, Jesus. **(1)**

Kawasaki 400 GPZ. B-LP, recién revisada, con maleta, funda cubredepósito, pitón, casco Shoei y protectores carter, 250000 ptas, Tfno. (93)3771294, Paco. **(1)**

Kawasaki 500 GPZ. Modelo 91, 13794 ptas mes, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381, Marc. **(1)**

Kawasaki 500 Vulcan. B-OU, nueva, 3 meses, seguro y cascos, Tfno. (93)8745257. **(1)**

Kawasaki 600 ZZR 93. Verde y negra, B-OC, perfecto estado, 10000 km, con alarma y seguro 1 año, precio a convenir, Tfno. (93)2170400, ext. 264, Xavier, sólo mañanas. **(1)**

Kawasaki 600 ZZR. B-LX, monobiplaza, Metzeler SBS, 225000 ptas, urge mili, Tfno. (93)8932411, Amador, de 15 a 17 h., mediodia, Barcelona. **(1)**

Kawasaki 600 ZZR. B-MB, muy cuidada, duerme en garaje, fucsia y negra, vendo por no usar, a partir de las 8 de la noche, Tfno. (93)7352778, 550000 ptas, kit de transmisión nuevo. **(1)**

Kawasaki 600 ZZR. M-9289-NX, perfecto estado, duerme garaje, roja y negra, Tfno. (91)3110445, Jesús. **(1)**

Kawasaki 600 ZZR. Muy buen estado, sin nada de entrada y sólo 16000 ptas al mes, en Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Kawasaki 600 ZZR. Perfecto estado, duerme en garaje, 14000 km, B-NH (finales 92), vendo por no usar, la vendo barata y con cubredepósito, pasada las revisiones, etc., Tfno. (93)3461126, Pedro. **(1)**

Kawasaki 750 GPX R. 33000 km, negra, B-IB, impecable, sin un rasguño, siempre garaje, vendo por no usar, Enrico, 375000 ptas discutibles, Tfno. (93)4340456, tardes. **(1)**

Kawasaki 750 Vulcan. B-OH, nueva, en garantía, 3000 km, por no usar, 875000 ptas, Mariano, Tfno. (93)3531737, noches. **(2)**

Kawasaki 750 Zephyr. Modelo 91, 14891 al mes, sin entrada, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381, Marc. **(1)**

Kawasaki 750 ZXR 90. Roja y negra, perfecto estado, siempre garaje, 6000 km, 650000 ptas, Tfno. (93)7905394, noches hasta 22 h. **(2)**

Kawasaki 750 ZXR. 0 km, modelo 94, oferta, sin nada de entrada y 32000 ptas al mes, acepto cambios, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch. **(1)**

Kawasaki 750 ZXR. Muy nueva, 3 años, 600.000 ptas. Tfno. 3581979 - 3237271. **(1)**

Kawasaki 750 ZXR. Verde, vendo o cambio por inferior sin entrada y 18000 ptas al mes y si quieres te pago el seguro, la transferencia y la gasolina de un año y no me pagues nada hasta 95, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Kawasaki 750 ZXR. Verde-blanca, en perfecto estado, ruedas nuevas, frenos nuevos, con Devil y doy tubo de origen y colin, 3 años y medio, Jorge, todas horas, 575000 ptas. **(1)**

Kawasaki 900 GPZ R Ninja. Impecable de todo, extras, 33000 km, 400000 ptas, B-HM, Tfno. (93)4352932, Sergio, Barcelona. **(2)**

Kawasaki 1000 ZX. 13000 km, 650000 ptas, extras, Tfno. (93)2657490. **(1)**

Kawasaki 1100 ZZR 91. M-MC, 10000 km, impecable, 700000 ptas, Tfno. (93)6747938. **(2)**

Kawasaki 1100 ZZR. Azul-negra, GE-AK, 22000 km, perfecto estado, 850000 ptas, Tfno. (972)788564, Jose. **(1)**

Kawasaki 1100 ZZR. B-LJ, 51000 km, personalizada, sonido único, 600000 ptas indiscutibles, Marcel, Tfno. (93)7960101. **(1)**

Kawasaki 1100 ZZR. B-LJ, 600000 ptas, Tfno. (93)7960101, Marcel. **(2)**

¡OCASION!
HONDA RS 250 COMPETICION
Ideal OPEN. Como nueva.
Muchos recambios.
Por sólo 500.000,- Pts.
Tel.: (95) 441 78 10

Kawasaki 1100 ZZR. B-LV, color negro-azul, 151 CV, 17000 km reales, impecable, verla es quedársela, 750000 ptas, regalo casco Shoei, Tfno. (93)8668292, Angel. **(1)**

Montesa 175 Impala 2. B-GW, perfecto estado, 170000 ptas, David, Tfno. (93)2321638 o (977)691700. **(1)**

Montesa 175 Impala 2. Perfecto estado, B-IG, garaje, 215000 ptas, Pau, Tfno. (93)7516660. **(1)**

Moto Morini Excalibur. Roja metaliz., 1 año, 500 km, perfecto estado, Tfno. (93)4503854, Joan (contestador). **(1)**

Suzuki 125 Gamma. 12000 km, extras, regalo 2 neumáticos nuevos, impecable, siempre garaje, Roberto, Tfno. (93)2374928 - 2191617, 100000 ptas, es una ganga, miratela. **(1)**

Suzuki 250 RGV 91. Blanca y azul, perfecto estado, B-MB, Metzeler racing, recambios, 490000 ptas, sin carreras, horas oficina, Tfno. (93)3532797, noches, Tfno. (93)3533243 Cristina. **(1)**

Suzuki 250 RGV 93. Buen estado, pocos km, buen precio, es un cohete, color Lucky Strike, Andreu, noches, Tfno. (977)793226, Tarragona. **(1)**

Suzuki 400 Bandit. Muy buen estado, vendo por estar parada, siempre garaje, neumáticos Michelin nuevos, doy funda y candado, 490000 ptas, Tfno. (93)6753422, Nuria. **(2)**

Suzuki 400 Bandit. Semi-nueva, 15000 km, regalo: mono, guantes, bolsa, depósito, 450000 ptas, Tfno. (93)2211073, Miguel (mañanas). **(1)**

Suzuki 400 GSX. B-ID, 16000 km, impecable, precio 200000 ptas, Tfno. (93)8052749 tardes-noches, Jordi, Igualada, a media hora de Barcelona. **(2)**

Suzuki 500 GS E. B-MN, 12000 km, revisada, en bon estat, garatge, 400000 pts, la porto a Barna, Tfn. (972)575826. **(1)**

Suzuki 500 GS. 10.700 al mes sin entrada, Torrente las Flores 24, Barcelona, Tfno. 908890381. Marc. **(1)**

Suzuki 500 GS. B-MJ, negra, 300000 ptas, revisiones selladas, siempre garaje, vendo por trabajo en extranjero, Tfno. (93)4236507, Barcelona, está perfecta, si la ves, te la quedas. **(2)**

Suzuki 500 GS. Impecable, te incluyo el seguro, document., gasoli. y te doy dinero y no pagues hasta el 95, ¿qué más quieres?, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Suzuki 500 GS. Siempre garaje, con seguro, B-NW, 14000 km, 400000 ptas, Tfno. (93)6916913. **(1)**

Suzuki 500 RG Gamma. B-KT, 17000 km, disco flotante 320, llantas 3'5 y 5'5 High Sport, escapes, amortiguación, carenada, etc., perfecto estado, vendo por no usar, Luis, 700000 ptas, Tfno. (93)3001674. **(1)**

Suzuki 600 GSX F. 4000 km, 525000 ptas, Enric, Tfno. (93)3091112. **(1)**

Suzuki 600 GSX F. B-MJ, color blanco, modelo oficial, recién revisada, en perfecto estado, la entrego con 3 meses de garantía, 425000 ptas, acepto motocicleta inferior a cambio, Tfno. (93)2155147 - 908/690986. **(1)**

Suzuki 600 GSX F. Matricula B-LD, en perfecto estado, siempre en garaje, extras, Tfno. (93)7115609. (1)

Suzuki 600 GSX F. Roja, B-ML, buen estado, cadena y batería nueva, económica, Tfno. (93)8181816, a partir de las 21 h., Xavier. **(1)**

Suzuki 600 GSX F. Te puedo dar hasta 1 año de garantía y sin entrada y sólo por 12000 ptas al mes, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch. **(1)**

Suzuki 600 GSX. Negra, B-MG, 12000 km, siempre en garaje, bolsa sobredepósito, ocasión, vendo por falta de uso, Tfno. (93)4363977 o mediodías en (93)4556800, Javi, 400000 ptas. **(1)**

Suzuki 600 GSX. Siempre garaje, buen estado, sin carenado, a.p. o entera, 200000 ptas discutibles, Tfno. (93)3176912. (1)

Suzuki 600 RF. Ultimo modelo, oferta, sin entrada y 24000 ptas al mes, si te interesa te incluyo el seguro en las cuotas, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Suzuki 750 F. B-LS, negra, vendo por no usar, perfecto estado, 475000 ptas, preguntar por Nacho, Tfno. (93)4147038, cualquier hora. **(1)**

Suzuki 750 GSX F. Azul, buen estado, B-KG, 25000 km, escape Yoshimura, 375000 ptas, Tfno. (93)4396462, mediodias y noches, Enric. **(1)**

Suzuki 750 GSX F. B-LS, negra, perfecta, sin caídas ni ralladas, 9000 km, siempre en garaje, 525000 ptas, Tfno. (93)7954803, Salvador, contestador aut. **(1)**

Suzuki 750 GSX F. Con sólo 6000 km, B-ND, si lo que buscas es una moto nueva a precio de segunda mano no busques más, ya la has encontrado, llama al (93)8952864, Carlos. **(1)**

Suzuki 750 GSX R 89. Perfecto estado, roja y blanca, escape Yoshimura, neumáticos Hi Sport, garantía 6 meses, 500000 ptas, Tfno. (93)2132489. **(1)**

Suzuki 750 GSX R. A.p. o entera, Tfno. (93)3176912. **(1)**

Suzuki 750 GSX R. Modelo 89-91, 15553 ptas al mes-17394 pats mes, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. **(1)**

Suzuki 750 GSX R. Perfecto estado, B-NC, Nacho, llamar noches, Tfno. (93)3336361. **(2)**

Suzuki 750 GSX R. Varias a elegir y muy nuevas, vendo sin entrada y 18000 ptas. al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Suzuki 750 GSXR 92. Nueva, siempre garaje, 12000 km, 725000 ptas, discutibles, con extras, Tfno. (93)6689909, Xavi, tardes a partir de las 18 h. **(1)**

Suzuki 800 Intruder. Muy nueva, sin nada de entrada y sólo 15000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Suzuki 1100 F. Impecable, burdeos, Tfno. horario oficina (93)6685853, noches (93)6603562. **(2)**

Suzuki 1100 GSX R 90. Urge vender, impecable, garaje, horquilla invertida, 600000 ptas, Tfno. (977)523088. **(2)**

Suzuki 1100 GSXR. Finales 89, recién revisada, 450000 ptas negociables, Tfno. (977)683318, de 13 a 15 h., Jordi. **(2)**

Yamaha 80 RD. Revisada, garantía 3 meses, Tfno. (93)2657490. **(1)**

Yamaha 80 TZR. B-JG, 23000 km, conducidos por chica, muy conservada, 140000 ptas, Tfno. (93)4203972, horas trabajo. **(1)**

Yamaha 80 TZR. B-KX, en perfecto estado, a toda prueba, 110000 ptas, Tfno. (93)4377951, Ramón. **(1)**

Yamaha 80 TZR. Impecable estado, blanca y roja, vendo por no usar, B-LT, 150000 ptas, Tfno. (93)3893767, Montse. **(1)**

Yamaha 80 TZR. Varias a elegir, te la financio sin entrada y sólo 5000 ptas al mes, te puedo incluir el seguro, documentación y la gasolina de un año y jojo! no me devuelvas nada hasta 1995, sólo oferta para lectores Solo Moto, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 250 Especial SR. Sólo estrenada, sin entrada y sólo 7000 ptas al mes, en la finan. te puedo incluir el seguro, documen. y lo que quieras y sin pagar nada hasta 1995, esto sólo en ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 250 Special. B-2740-LB, 6000 km, semi nueva, siempre en garaje, color granate, muy bien cuidada, Tfno. (93)4575255, Suarez, 10:00 a 20:00 horas. **(1)**

Yamaha 250 SR. T-S, 33000 km, negra, neumáticos nuevos, urge, Tfno. (977)629096, noches, 165000 ptas. **(2)**

Yamaha 250 Virago. Gris

MONTY
A+ Bicycle

Yamaha 250 Virago. Gris metalizada, B-NB, con extras, 11000 km, siempre en garaje, 450000 ptas, Tfno. (93)6373777. **(2)**

Yamaha 350 RD Japonesa. Negra, faro redondo, inmejorable estado y mantenimiento, 24000 km, B-HX, a toda prueba, 195000 ptas, noches, David, Tfno. (93)2047883. **(1)**

Yamaha 350 RD. Color blanco, T-T, bolsa viaje, 8 litros Castrol, gomas nuevas, pocos km, precio a convenir, duerme en garaje, llamar horario tienda, preguntar Xavi o Joaqui, Tfno. (93)6401489. **(1)**

Yamaha 400 XS. BI-AG, muchos extras, sólo utilizada para viajar, duerme siempre en garaje, llamar de lunes a viernes por las tardes, Tfno. (94)4223542, Bilbao. **(2)**

Yamaha 535 Virago. Muy nueva, sin entrada y 14000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 600 FZR 91. 12000 km, reales, perfecta, garantía, Tfno. (93)2657490. **(1)**

Yamaha 600 FZR 92. Blanca, B-NC, 12000 km, perfecto estado, Hi Sport, alarma, siempre parking, 650000 ptas, Ignasi, Tfno. (93)4250053. **(1)**

Yamaha 600 FZR. B-KL, 12000 km, negra, vendo por no usar, siempre garaje, Jose María Artells, día (93)3012828, noches (93)2610770. **(1)**

Yamaha 600 FZR. Seminueva, sin nada de entrada y sólo 11.000 ptas. al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 600 XJ Diversion. Sólo tiene un año, vendo por 600000 ptas, está impecable, preguntar por Susana al Tfno. (93)6720925 horas of., noches al Tfno. (93)6720985, hasta 23 h. **(2)**

Yamaha 600 XJ S Diversion. 1500 km, impecable, Enric, Tfno. (93)3091112. (1)

Yamaha 600 XJ. 26000 km, con golpe precio convenir, Tfno. (94)4645163, mediodías. **(2)**

Yamaha 650 XJ. B-GG, impecable, con carenado y portapaquetes, funcionamiento perfecto, a toda prueba, sin caídas, regalo pitón y bolsa depósito, 225000 ptas, tardes, Tfno. (93)6663514. **(1)**

Yamaha 750 FZ 91. B-MB, negra, impecable, Tfno. (93)3399942, noches. **(1)**

Yamaha 850 TDM. B-NB, negra, absolutamente impecable, por no usar, 680000 ptas, Tfno. (93)3950162. **(1)**

Yamaha 850 TDM. De particular a particular, matrícula ML, razón (93)4171583, 20000 km, completamente revisada, ruedas nuevas + soporte trasero. (1)

Yamaha 850 TDM. Negra, B-MH, 20000 km, siempre garaje, como nueva, 625000 ptas, Tfno. (93)3099198 - 6383143. **(1)**

Yamaha 1000 FZR Exup 92. Oficial, blanca/roja, pocos km, sin caídas, perfecto estado, regalo extras, precio a convenir, Tfno. (941)361695, La Rioja. **(1)**

Yamaha 1000 FZR Exup. B-LB, ocasión, 28000 km, en perfecto estado, 675000 ptas, Tfno. (93)8506862, noches. **(1)**

Yamaha 1000 FZR Exup. Muy nueva, vendo o cambio por inferior y con facilidades, sin entrada y 24000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 1000 FZR Genesis Exup. 147 CV, impecable, 9000 km, B-OK (Octubre 93), Full Equip, extras, 950000 ptas, negociables, Tfno. (93)3150973. **(1)**

Yamaha 1000 FZR. Vendo o cambio por inferior y sin entrada y varios años para pagar, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 1000 GTS Omega. Con maletas, Tfno. (93)3717078, 20000 km, M-OD, 1 año, preguntar por Jose Mª. **(1)**

Yamaha 1100 XV Virago. 3 años, 5000 km, chopper, 775000 ptas, Tfno. (93)7620088, Alfonso Muñoz. **(1)**

Yamaha 1200 FJ. 18000 km, 600000 ptas, color blanco y crema, Oviedo (Asturias) (98)5257111 (noches y mediodía). **(1)**

Yamaha 1200 FJ. B-LY, gris metal., blanca, impecable, 26000 km, revisiones oficiales, buen precio, Tfno. (93)3872893, Jordi, noches (93)3843355. **(1)**

Yamaha 1200 V-Max. 145 CV, Z-AS, 5000 millas, 1 año y medio, muy mimada, 950000 ptas, con seguro, Tfno. (945)242790, Rubén. **(1)**

Yamaha 1200 V-Max. Como nueva, vendo por problema familiar, hay que verla, muchos extras, doy mono y botas, maleta, tiene 2 años, cromada, bocinas, estriberas, neumatic., Tfno. (93)4173003. **(1)**

Yamaha 1200 V-Max. Part., GI-AS, 2 años, 6000 km, impecable, extras, faros, bocinas, respaldo, es una verdadera joya, neumáticos recién cambiados, vendo por no usar, 950000 ptas indisc., Tfno. (972)590163. **(1)**

SE VENDE SCOOTER

Honda 75 Scoopy. Lido, Peugeot, Vision, varias desde 4000 ptas mes, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. **(1)**

Honda 75 Scoopy. Motor en rodaje, totalmente revisada y garantizada, Tfno. (93)2657490. **(1)**

Honda 75 Scoopy. Muy nueva, varias, sin nada de entrada y sólo 5000 ptas al mes, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch (Les Punches). **(1)**

Honda 75 Scoopy. Suzuki Lido, Vespas varias, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. **(1)**

Honda Yupy. Blanca, B-OH, sólo 2500 km, sólo 220000 ptas, regalo Pitón, Tfno. (93)3731350, noches. **(1)**

Honda Yupy. Negra, 0 km, 1 año garantía, 2 tubos escape, neumáticos 0 km, estética cuidada, llamar al Tfno. (93)3355213, todo el día, Dani, 225000 ptas. **(1)**

Honda Yupy. Roja, con 2900 km, completa, muchos accesorios, nueva, siempre garaje, por no usar, Tfno. (93)6654405, Victor o 908792899. **(1)**

Peugeot 75 SCL. Perfecto estado, siempre garaje, 7500 km, por no usar, 80000 ptas, Tfno. (93)2130452, noches. **(2)**

Peugeot 80 SX. B-KV, perfecto estado, blanca, con extras, precio a convenir, llamar mediodías y noches al (93)6720266, José. **(1)**

Vespa 75 Primavera. B-EK, duerme en garaje, buen aspecto de chapa y pintura, 80000 ptas discutibles, Tfno. (93)7259052, noches, Victor. (1)

Vespa 75 Sfera. Nueva, sin estrenar, me tocó en un sorteo, 180000 ptas, Tfno. (977)870566. (1)

Vespa 125 PXS S. B-HH, 13000 km, color rojo, perfecto estado, 75000 ptas, Tfno. (93)2155147 - 908/690986. **(1)**

Vespa 125 T-5. Blanca, B-IT, como nueva, motor recién hecho, siempre en garaje, vendo por no usar, económica, Tfno. (93)3462810, noches, Javier. **(1)**

Vespa 200 Cosa. Vendo espléndida, B-LX, pocos kilómetros, garantizada, Tfno. (93)2039025, tarde-noche, Quim. **(1)**

Vespa 200 E. Impecable, blanca, 100000 ptas, Tfno. (977)870566. (1)

Yamaha 150 Fly One. Muy nueva, vendo sin entrada y sólo 9000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

SE VENDE ENDURO

Alfer 300 GR. B-MF, nueva, sólo usada fines de semana, precio a convenir, acepto moto vieja de entrada. Tfno. (93)7809489, Fernan. **(1)**

Derbi 125 CR Agua. Matriculada, está nueva y funciona a la perfección, papeles en regla, interesados al Tfno. (93)7809489, Terrassa (Barcelona). **(1)**

Gas Gas 125 Enducross. B-MD, muy buen estado, pocas salidas y además domingueras, regalo equipo, Manu, Tfno. (93)6623206. **(1)**

Gas Gas 250 '91. Matriculada, precio sobre 325.000 ptas., está super perfecta, sólo usada los domingos por la mañana. Tfno. (93)7809489, Barcelona (Terrassa). **(1)**

Gas Gas 250 91. B-ML, impecable, sólo paseos por el campo, por 350000 ptas, Tfno. (93)7809489, Barcelona. **(1)**

Husqvarna 250 86. Super bonita y perfecta, funciona a la perfección, por 175000 ptas, Tfno. (93)7809489, Barna. **(1)**

Husqvarna 250 WR 94. Matriculada, 6 meses, perfecto estado, 500000 ptas, Gabriel, Tfno. (93)6560752, Barcelona. **(1)**

Husqvarna 250 WR. Y 125 WR año 94, 0 km, a estrenar, precio interesante, Tfno. (96)5864956. **(2)**

KTM 80 GS 91. B-MS, buen estado, vendo por no usar, duerme en garaje, 225000 ptas, Tfno. (93)8158566, Barna. **(2)**

KTM 80. B-MB, perfecto estado, urge vender, precio a convenir, Tfno. (93)4737200, tardes, Xavi. **(1)**

KTM 125 90. Matriculada, vestida del 91, está muy cuidada, buena presencia y buen funcionamiento, por 300000 ptas, Tfno. (93)7809489, Fernando, Barna. **(1)**

KTM 125 90. Y KTM 250 85-86, ambas matriculadas y en perfecto estado, 325000 ptas y 250000 respectivamente, ambas a discutir, Tfno. (93)7809489, Terrassa (Barcelona). **(1)**

KTM 125 92. L-W, comprada en noviembre 92, impecable, kit de cross, muchos extras, Tfno. (973)570065, Lluis, noches. **(2)**

KTM 125 año 92. Muy nueva, de paseos, vendo sin entrada y sólo 9000 ptas al mes, Ratera, Bruch 1609 jto. Diagonal. **(1)**

KTM 250 GS 85-86. Matriculada, muy buen estado, pocas salidas y además domingueras, por 175000 ptas, Tfno. (941)180371, Rioja. **(1)**

KTM 250. Matriculada B-MU, como nueva, salida sólo los domingos, equipo entero de enduro, 500000 ptas, Tfno. (93)4736750, horas oficina, preguntar por Joaquín. (1)

KTM 300 92. Matriculada y con seguro, buen estado, llamar por las tardes a Ricard, Tfno. (93)7106073, Sabadell. **(1)**

KTM 400 LC4. B-OM, 1000 km, por razones laborales, compraría BMW K 75 S, Eduard, Tfno. (93)8012910, noches. **(1)**

KTM 620 LC4. Totalmente preparada para Dirt Track o Supermotard, vendo con freno o son él, buen precio, posible transformación a enduro, pruébala, Tfno. (973)320807, Lluis, noches. **(2)**

Montesa 360 Enduro H6. Por 100.000 ptas., perfecta, ITV recién pasada y en buen estado. Tfno. (93)7809489, Barcelona (Terrassa). **(1)**

Puch Cobra M82 Agua. ITV pasada y recién reparada de motor, por 75.000 ptas., a toda prueba. Tfno. (93)7809489, Barcelona (Terrassa). **(1)**

SE VENDE MOTOCROSS

Bultaco Pursang MK10. Con documentación, 125000 ptas, Tfno. 908.893970. **(1)**

Honda 125 CR 88. Buen estado, sin carreras, sólo fines de semana, un año parada por accidente, 200000 ptas, manetas, pistón y radiador de recambio, Martí, 9 a 1 y de 5 a 8, Tfno.

COMPRO MOTOS AL ACTO Y AL CONTADO SIN TRAMITES Y BIEN PAGADA
AUTO RATERA
Bruch, 160 (Jto. Diagonal) Barcelona

SUZUKA MOTOR
MOTOS SELECCIONADAS
YAMAHA TÉNÉRÉ 660 '92
YAMAHA SUPER TÉNÉRÉ 750 '91
YAMAHA DIVERSION '92
YAMAHA XV 1100 '92
KAWASAKI ZXR 750 '92
KAWASAKI ZZR 600 '90
KAWASAKI ZZR 600 '91
KAWASAKI ZZR 600 '93
HONDA CB-1 400 '92
HONDA NS-1 80 '92
SUZUKI GS 500 '91
PEUGEOT SV 125 '92
"COMPRAMOS MOTOS AL CONTADO"
Pza. Pres. Tarradellas 88
Tel.: 460 26 62 (Fax)
08912 BADALONA (Barcelona)
Metro Gorg (L.4)
Frente nuevo pabellón
Club Juventud Badalona

¡¡ATENCION!!
MOTO-HOTEL
A 10 Km. de L'Escala/Costa Brava . Con vista al mar, paisaje espléndido. Pistas de Motocross y Enduro. Concentraciones motoristas fines de semana desde 2.000 Ptas. Con alojamiento y desayuno incluidos.
¡Venga con sus amigos o clubs y encuéntrese como en casa!
Información: (93) 207 47 62 Srta. Katia

DISTRIBUIDOR OFICIAL
PALACIO INTERNACIONAL
BEA PIGNONI-CORONE MOTO
MARZOCCHI
C/ Benavent, 15 - 08028 BARCELONA - Tel.: (93) 333 01 22

Sev. técnico: Lavado - Grúa - Pintura - Neumáticos
HONDA-YAMAHA-SUZUKI-KAWASAKI
RAMON J. C. POLO 47
C/ Balmes, 120
Tel.: (93) 215 15 17
Fax.: 487 09 02
BARCELONA

JCB
Las mejores marcas en recambios y accesorios para automoción.
Suc. de J. Colomer Berenguer
Paral.lel, 141 - 08004 BARCELONA Tel.: (93) 325 99 14 / 423 38 39
C/Lunel, 2 - Esplugues Tel.: (93) 371 71 05
Joan Prim, 14 - Granollers Tel.: (93) 870 03 73 / 870 03 81
Joan Prim, 27 - Granollers Tel.: (93) 846 50 42

ARREGLO MONOS
BARBOUR-CAZADORAS
ENSANCHAR-ROTOS-CREMALLERAS, Etc.
GIRONA: Ant. Mª Claret, 30 Tel.: (972) 20 12 65
BARCELONA: Plza. Virrey Amat, 11 Tel.: (93) 352 36 52; Trav. les Corts, 196 Tel.: (93) 330 30 12

¿TIENES ENTRE 18 Y 27 AÑOS?
¿TIENES MENOS DE 2 AÑOS DE CARNET?
¡NO PAGUES MAS POR EL SEGURO DE TU MOTO!

Ciclomotor	27.960,-
Hasta 74 cc	44.901,-
75 cc a 149 cc	51.007,-
150 cc a 349 cc	63.296,-
350 cc a 499 cc	80.401,-
500 cc a 749 cc	94.469,-
750 cc a 1000 cc	108.939,-
Más de 1000 cc	118.986,-
Scooter hasta 150 cc	63.296,-
Scooter más de 150 cc	80.401,-

Coberturas: Obligatorio- R.C. Ilimitado-Grúa-Defensa y Reclamación -Accidentes-Retirada de Carnet-Ocupantes
OSETTRA SOCIEDAD DE AGENCIA DE SEGUROS. Tel.: (93) 485 34 43

GAMMA MOTORS
CONCESIONARIO OFICIAL SUZUKI
elf LUBRICANTES
EXPOSICION Y VENTAS Tel.: 200 97 44
CENTRAL DE RECAMBIOS Tel.: 200 45 40
SERVICIO POST-VENTA Tel.: 200 11 77
MAESTRO NICOLAU, 12 • Fax. 200 13 98
08021 Barcelona

SUPER PROMOCION (VALIDA HASTA EL 31 JULIO)

GN 250 Ptas. 399.000,-	GSF 400 BANDIT Ptas. 736.000,-	GS 500 Ptas. 636.000,-	RF 600 R Ptas. 1.033.000,-
LS 650 SAVAGE Ptas. 706.000,-	ADDRESS 100 Ptas. 277.000,-	ADDRESS 50 DX Ptas. DISCO 201.600,-	ADDRESS 50 B/V Ptas. 177.000,-

CONSULTAR PRECIOS OTROS MODELOS

CONCESIONARIO OFICIAL

YAMAHA

LIDERES EN SERVICIO

CONSULTA NUESTRA GARANTIA DE 2 AÑOS en las Yamaha superior a 250 cc.

¡¡PROMOCION ESPECIAL!!

FZR 600

150.000,- Ptas.

de sobrevaloración en tu moto usada o descuento similar.

OFERTAS:

SR 250 Special.....448.680,- Ptas.
TZ 80 RR.....395.988,- Ptas.
XJ 600 Diversion..732.000,- Ptas.
AXIS Plus.....228.000,- Ptas.

(IVA e impuesto matriculación incluidos)

SUPER OFERTA

BW'S.....246.000,- Ptas.

OTROS MODELOS CONSULTAR

JJ Automóviles SA

Girona, 57 - Tel.: 317 84 20
08009 Barcelona

Còrsega, 419 - Tel.: 457 23 30
08037 Barcelona

Avda. Josep - Terradellas, 48
Tel.: 780 91 70 - 08025 Terrassa

Ctra.Igualada, 22 - Tel.: 892 10 04
08720 Vilafranca del Penedes

(93)8742905. **(1)**

Honda 125 CR 88. En buen estado, por 180000 ptas negociables, cambio por scooter, Tfno. (93)3336319, preguntar por David. (1)

Honda 125 CR 89. Recién revisada, urge, 225000 ptas, Tfno. (93)2012745, preguntar por Toni o Marck, de 20 a 23 horas. (1)

Honda 125 CR 94. Impecable, admito cambio CR 250, Tfno. 976175547, Corbalan. **(1)**

Honda 125 CR. Perfecto estado, con recambios, 285000 ptas, Tfno. (977)629096, noches. **(2)**

Honda 125. Y 250 del 93, super nuevas, precio a convenir, me urge su venta, facilidades de pago con nómina, interesados al Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

Honda 250 CR 93. Perfecta, sin roces, por no poder utilizar, doy recambios, pruébala sin compromiso, preguntar por Toni, Tfno. (93)4905548 - 3257719, verla es quedársela. **(2)**

Kawasaki 80 KX 93. Impecable, casi para estrenar, todo de serie, sin carreras, sólo paseos, precio increíble, Andreu, Tfno. (977)793226 noches, ruedas grandes, susp. invertida. **(1)**

Kawasaki 125 93. Muy pocas horas, perfecto estado, con kit de recmbios, a toda prueba, buen precio, llamar mediodia y noches a Lluis, Tfno. (973)320807. **(2)**

Kawasaki 125 KX 90-91. Por 275000 ptas, como el primer dia, Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

Kawasaki 125 KX 92. Sin carreras, super perfecta, increible, buen estado, Tfno. (93)8921004, de 5 a 8 tardes. **(1)**

Kawasaki 250 KX 93. Con cajón recambios, sin estrenar, vendo sin nada de entrada y sólo 11000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

KTM 125 84. Ref. agua, motor en buen estado, arranca a la primera y funciona todo bien, sólo le salta la tercera, la vendo barata por 80000 ptas, Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

KTM 250 87. Con monoamortiguador, frenos de disco, en buen estado, por 200000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Montesa Cappra. Vendo tres, por cien mil patd, y Bultaco Alpina por 60000, llamar de 3 a 5 y a partir diez noche al Tfno. (93)8891622. **(2)**

Suzuki 125 RM 86. Tiene el cambio roto, demás bien, Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

Suzuki 125 RM 91. Toda de serie y en perfecto estado, por 250000 ptas, interesados al Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

Suzuki 125 RM 92. 300000, CR125 90 275000, CR125 93 varias, impecables, RM250 92, RM25093, KX25094, Husqvarna 250 93 375000, todas impecables, sin carreras, Tfno. (973)482922. **(1)**

Suzuki 125 RM 92. Toda de serie, regalo cajón de recambios por 325000 ptas, está impecable y a toda prueba, Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

Suzuki RM 89. En muy buen estado, sólo caminos, de particular a particular, por 265000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Yamaha 80 YZ. Rueda pequeña, ideal para iniciar a los chavales por 125000 ptas, Tfno. (93)7809489 y 908897023. **(1)**

Yamaha 125 YZ. Del 88, con buen aspecto, muy original, por 180.000 ptas. Tfno. 7892507 o 908893970. **(1)**

Yamaha 250 YZ 88. Y 89, muy cuidadas, suspensión Tecnoflex, freno, motor perfecto, dos años, sin usar, por lesión, 200000 y 250000 ptas, Tfno. (93)3728118, si la compras te la llevo. **(1)**

Yamaha 250 YZ 94. Lesión rodilla, nueva, 7 meses, 525000 ptas, Tfno. dia (93)3346762 - noche: (93)2093050 o 8450913, Jose Mª, Barcelona. **(2)**

Yamaha 250 YZ. Sólo paseos, acepto cambio con moto carretera o más pequeña y te la vendo sin entrada y sólo 10000 ptas al mes, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch (Les Punches). **(1)**

SE VENDE TRIAL

Aprilia Climber 90. Perfecta, vendo por enfermedad, 280000 ptas, Carlos, Tfno. (93)3523376, noches. (1)

Beta 34 TR. 200000 ptas, Beta 50 100000 ptas, Gas Gas 160 93, 375000, Cota 310 225000 ptas, Cota 311 93 como nueva, 380000, Gas Gas 320 125000, todas repasadas, impecables, Tfno. (973)482922. **(1)**

Beta Zero 91. Con 600 km, muy buen estado, sólo paseos, por 325000 ptas, envio a cualquier provincia, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

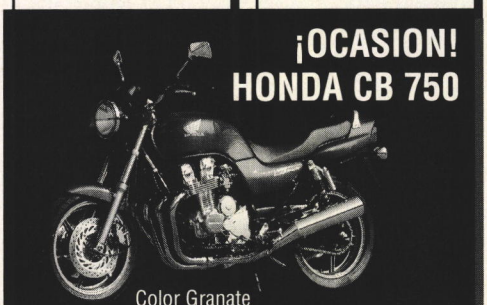
Beta Zero 92. Matriculada y sólo 1000 km, como nueva, vendo sin entrada y sólo 11000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Beta Zero 93. Impecable, rueda de recambio + maniillar (regalo), Tfno. (93)7251599. **(1)**

Beta Zero. Verde y negra, 8 meses, en perfecto estado, 350.000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Bicicleta de trial. Con motor, muy nueva, 65000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Bultaco 74-125 Sherpa. Matriculada, en bastante buen estado, por 40000 a discutir, Tfno. (93)7809489, Terrassa (Barcelona) y



¡OCASION!
HONDA CB 750

Color Granate
B-NY Sólo 8.000 Km.
IMPECABLE POR NO USAR
TEL.: (93) 376 79 01
Sr. José Mª (noches)

Derbi 74 por 25000 de comp., finísima. **(1)**

Bultaco 74. Matriculadas (2), azul y roja, ITV pasada, por 80000 y 70000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Bultaco 350 Alpina. 65.000 ptas, impecable, toda revisada, Tfno. (93)6891434. **(1)**

Bultaco 350 Sherpa. Azul, chasis blanco, sin matricular y en perfecto estado, 90000 ptas discutibles, Josep, Tfno. (93)6300610, de 21 a 23 h. **(1)**

Bultaco 350 Sherpa. Matriculada, en perfecto estado, a discutir y Sherpa 74-125, interesados al Tfno. (93)7809489, Terrassa (Barcelona), Fernando. **(1)**

Bultaco 350 Sherpa. Roja, sin matricular, por 90000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Fantic 305 90. Sin matricular, 170000 ptas, aire, 2 discos, monoamortiguador, Tfno. (93)2125334, llamar preferible por las noches hasta las 23. **(1)**

Gas Gas 25 Contact 92. Roja, 250 c.c., tiene año y medio, está en muy buen estado, 300000 ptas, llamar noches Tfno. (93)4504294. **(1)**

Gas Gas 25 T Contact. Sólo fines de semana, como nueva, 430000 ptas, Tfno. (96)5560838, horas de oficina, Alicante. **(1)**

Gas Gas 87. Dos modelos, 87 Halley y 88, ambas están perfectas y sin triales, por 175000 y 235000, respectivamente, Tfno. (93)7809489, Terrassa (Barcelona). **(1)**

Gas Gas 88. En buen estado, por 220000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Gas Gas 89. Aire, por 225000, Gas Gas Delta 91, por 350000 y Cota 348 por 110000, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Gas Gas 325 Halley. Muy cuidada, sólo caminos, ideal para iniciarse, por 150.000 ptas. Tfno. 7892507 o 7357222. **(1)**

Gas Gas 327 Halley. 150000 ptas, Tfno. (93)6300610, noches, de 21 a 23 h. **(1)**

Merlin. Color gris y roja, frenos tambor, vendo por no usar, 140000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Montesa 49 Cota. (Dos), sin matricular, ideal para niños de 6 a 12 años, por 60000 cada una, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Montesa 49 Cota. En perfecto estado, 60000 ptas, Tfno. (977)870566. **(1)**

Montesa 125 Cota. Muy conservada, vendo sin entrada y sólo 3000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Montesa 242 Cota. Roja, sin matricular, en buen estado, por 160000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 7357222, Enric. **(1)**

Montesa 247 Cota. Sin matricular. Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Montesa 309 Cota. Matriculada, T-Z, impecable, sólo paseos, 250000 ptas, Tfno. (977)211835, Jose Mª Viñals, sólo noches. **(1)**

Montesa 309 Cota. Sin matricular, buen estado, roja y blanca, por 250.000 ptas. Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Montesa 310 Cota. B-LG, con seguro, ideal paseos montaña o iniciación, buen estado, 195000 ptas, pruébala, Tfno. (93)3012738, Barcelona, Joan, h. ofic. **(1)**

Montesa 310 Cota. Urge vender, sólo 185000 ptas, está nueva, carrocería impecable, llamar tardes, Tfno. (93)3730048, se puede probar. **(2)**

Montesa 310. Usada para paseos, vendo sin entrada y sólo 8000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Montesa 311 Cota. Matriculada, buen estado, Tfno. (93)7251599. **(1)**

Montesa 348 Cota. 85000 ptas, muy buen estado, Tfno. (977)870566. (1)

Montesa 349 Cota. Sin matricular, por 95000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 7357222. **(1)**

Ossa Amarilla. Impecable, 85000 ptas, Tfno. (977)870566. (1)

Ossa Amarilla. Matriculada, funciona pero necesita repaso, 40000 ptas y Sherpa 350 sin matricular, último modelo, 90000 ptas, las 2 por 110000 ptas, Josep, Tfno. (93)6300610, noches. **(1)**

Ossa Amarilla. Muy buen estado, de colección, 100000 ptas, (cien mil), Tfno. (93)4538111 - 4533066, Alvaro. **(1)**

Ossa Mick Andrews. En buen estado, sin matricular, por 80000 ptas, Tfno. (93)7892507 o 908893970. **(1)**

Varios porta moto sobre enganche. Nuevo, a estrenar, 30000 ptas, homologado, especial trialeras, noches, Tfno. (93)4504294. **(1)**

SE VENDE CICLOMOTORES

Ciclomotores: Jog, Vision, Peugeot ST, Vespino, Variant. Desde 4000 al mes, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381, Marc. **(1)**

Oferta para lectores de Solo Moto. Vendemos toda clase de ciclomotores nuevos, financiados, sin nada de entrada y te incluimos las cuotas, el seguro y la gasolina de un año por 6000 ptas al mes, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch. **(1)**

Suzuki 50 Address. Negra, por no usar nunca, está muy nueva, tiene 900 km, económica, Tfno. (93)2322261, preguntar por Maite. **(1)**

Suzuki 50 Lido. 9000 km, en buen estadio, recién revisada, 90000 ptas, Tfno. (93)2155147 - 908/690986. **(1)**

Suzuki Address. Color negro, 9400 km, buen estado, 90000 ptas, Tfno. (93)2660160, Cristobal. (1)

SE VENDE TRAIL

BMW 80 GS. B-GZ, 45000 km, azul, revisada, motor perfecto, neumáticos nuevos, doble disco, siempre garaje, 380000 ptas, Xavier, Tfno. (93)4301475. **(1)**

BMW 100 R GS Paris Dakar. 17000 km, B-NC, blanca-roja, impecable, maletas, sólo carretera, 1000000 ptas, Tfno. (93)3024275, Rubén. **(2)**

BMW 100 R GS. B-MK, 30000 km, Ohlins, 750000 ptas, Carlos Naveros, Tfno. (93)3233154, horas de oficina. **(1)**

Gilera 250 Trail. + casco integral, todo en buen estado, 150000, llamar de 22 a 22'30 h., Bernat, Tfno. (93)4120047. **(2)**

Gilera 600 RC LN. Roja, vendo por no usar, buen estado, sólo paseos, 350000 ptas, Marta, noches, Tfno. (93)5893359. **(2)**

Gilera 600 RC. B-LJ, buen estado, motor recién revisado, neumáticos a estrenar, siempre garaje, 350000 ptas, discutibles, Tfno. (93)2849965, Sergi. **(2)**

Gilera 600 RC. Inmejorable estado, el precio incluye mucho recambio, todo a un precio sin competencia, Pere, Tfno. (93)8033235 - 8051012. **(1)**

Honda 350 XLR R. B-KH, blanca, sólo 6000 km, en perfecto estado, como nueva, 350000 ptas, con cambio de nombre incluido, Tfno. (93)7962308, noches, Jaume. **(1)**

Honda 600 XR R. Perfecto estado, Tfno. (93)2198179, Sergio. **(1)**

Honda 600 XR. B-MK, precio a convenir, Tfno. (93)2117718, Santi. **(1)**

Honda 650 Dominator 92. Perfecto estado, sólo 1200 km, precio 500000 ptas, Tfno. (93)6381870 (particular) y (972)874162 horas oficina, Carlos Fernández. **(2)**

Honda 650 Dominator. B-LP, 9800 km, reales, impecable, igual que nueva, sólo carretera, siempre garaje, super cuidada de escaparate, Tfno. (93)4320068, Manolo, llamar noches. **(2)**

Honda 650 Dominator. Color azul, B-LP, a toda prueba, 375000 ptas, interesados llamar Lluis (93)3307812 (horas oficina). **(1)**

Honda 650 Dominator. Muy nueva, sin entrada y sólo 15000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Honda 650 NS. (USA), va para tres años, precio a tratar, Tfno. (943)643645, noches. **(1)**

Honda 750 Africa Twin. B-NH, en perfecto estado, 675000 ptas, Tfno. (93)2325912. **(2)**

Honda 750 Africa Twin. En perfecto estado, juego de maletas completo y más extras, Tfno. (93)6920239, Jose. **(1)**

Kawasaki 500 KLE. B-MM, 9000 km, en muy buen estado, 500000 ptas, Tfno. (93)4315533, Fernando (horas oficina). (1)

Kawasaki 500 KLE. B-NC, pocos km, por no usar, regalo Top Case, siempre garaje, neumático nuevo, Carlos, Tfno. (93)2460783, 500000 ptas negociables. **(1)**

Kawasaki 500 KLE. Sólo estrenada, como nueva, vendo sin entrada y sólo

14000 ptas mes, Ratera, Bruch 160, jto. Diagonal. **(1)**

Suzuki 125 TS Trail. Vendo en perfecto estado, como nueva, motor sin problemas, poco uso, llamar noches, Tfno. (93)7502695, Vilassar de Mar. **(2)**

Suzuki 650 DR R. B-NV, 5000 km, blanca y azul, impecable, 100000 ptas, en extras, recién revisada, 425000 ptas, Tfno. (93)3362849, de 9 a 19 h., Juan (93)3355251, noches. **(2)**

Yamaha 125 DT. B-KD, perfecto estado, totalmente de serie (blanca-roja), vendo por no usar, ideal excursiones y salidas domingueras, precio a convenir, llamar mediodías y noches al (93)6720266, José. **(1)**

Yamaha 250 TDR. B-ML, 8500 km, tubos Arrow, perfecto estado, vendo por 475000 ptas o cambio por Dominator o Transalp, hablamos diferencia ptas., Carles, Tfno. (93)8213117. **(2)**

Yamaha 600 XT E. 4 valve electric, GI-AS, 4000 km, negra, precio aproximado 500000 ptas, con extras, en perfecto estado, Tfno. (972)868605, Josep Mª, 8 a 9 y de 21 a 23 h. **(1)**

Yamaha 600 XT E. Año 92, negra, B-NF, 9000 km, 500000 ptas, toda prueba, Tfno. (93)7660805, Pineda de Mar. **(2)**

Yamaha 600 XT E. B-NG, 13497 ptas mes, acepto moto a cambio, Torrente de las Flores 24, Tfno. 908890381. Marc. (1)

Yamaha 600 XT E. Muy nueva, muchos extras, neumáticos nuevos, revisada, B-LZ, 12000 km, 425000 discutibles, Tfno. (93)8653059 horario oficina, Alfonso. **(1)**

Yamaha 600 XT. Muy nueva, sólo 1 año, sin entrada y sólo 13000 ptas al mes, Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 600 XT. Muy nueva, sólo 6 meses, vendo sin entrada y 13.000 ptas. al mes en Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 660 XTZ Ténéré. Azul, B-MG, con neumáticos nuevos, 425000 ptas, Tfno. (93)2135747, Juan, horas de comidas. **(1)**

Yamaha 750 Super Ténéré. 11000 km, buen estado, goma trasera y pastillas de freno nuevas, antirrobo, Antonio, dejar aviso (973)337113, Bellpuig (Lérida), 575000 ptas, dejar Tfno. **(2)**

Yamaha 750 Super Ténéré. B-LC, 30000 km, azul y blanca, impecable estado, cúpula, funda sobredepósito, 400000 ptas, Francisco, Tfno. (93)4251476. **(1)**

Yamaha 750 Super Ténéré. B-MD, blanca y azul, está nueva, Michelin nuevos, vendo por no usar, precio razonable, Tfno. (93)8995431, llamar tardes, Xavi. **(2)**

Yamaha 750 Super Ténéré. Sin hacer montaña, muy nueva, vendo sin entrada y sólo 15.000 ptas. al mes. Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Yamaha 750 XTZ Super Ténéré. Color negro, B-LN, 7000 km, está nueva, vendo por poco uso, siempre garaje, 700000 ptas, Tfno. (93)3052196, Luis, cont. aut. o llamar noches, Barcelona. **(1)**

Yamaha 850 TDM. B-OH, tiene 10 meses, perfecto estado, con tubos de escape Dopinger nuevos, con 2 años de garantía, llamar de 14 a 15'30, Tfno. (93)3592928, 750000 ptas. **(2)**

SE VENDE COMPETICION

Camión Taller Man. Completamente preparado para asistencia en carreras, compresor, generador y toldo, muy pocos kilómetros, interesados llamar a JJ Cobas Tfno. (93)6820532. (1)

Camión vivienda con taller. En buen estado, apto para 8 personas, dispone de cocina, una habitación con literas, taller, generador, compresor y toldo, 2.000.000 ptas, interesados llamar a JJ Cobas, Tfno. (93)6820532. (1)

El Team Perera. Prepara motos para Criterium de 75 y 125, con potencias demostrables a rueda y en su banco de pruebas Motolab, financiación bancaria, Tfno. (974)428649 oficina, (973)642804 noches. **(1)**

El Team Perera. Vende y alquila sus motos de 75 para Criterium y el Catalán. Motos de récords. Precios de crisis y financiación bancaria, Derbi Honda NS1 y NSR, muy preparadas, Tfno. (974)428649 oficina, (973)642804 noches. **(1)**

El Team Perera. Vende y alquila sus motos de 125 para Criterium y el Catalán. Completos. Precios de crisis y financiación bancaria, Cagiva Mitos, Tfno. (974)428649 oficina, (973)642804 noches. **(1)**

Gilera RC/C Supermotard. Ex-Sotelo, perfecto estado, ver en Nivel Moto, c/ Zaragoza 46, Tfno. (93)4150803. **(2)**

Honda 125 RS R. Lista para correr, WP trasero, mucho recambio, en muy buen estado, Tfno. (93)8931071, de 7 a 13 h., mañanas, Josep. **(1)**

JJ Cobas TB7 125. Nueva, 1.500.000 ptas, Tfno. (93)3178420. (1)

JJ Cobas. Motor Honda, monocilíndrica, nueva, 1.500.000 ptas, Tfno. (93)3178420. (1)

Suzuki 250 RGV Motul. Muy puntera, motor nuevo, abundante recambio, Tfno. (948)231510 - 227591, Javier. **(1)**

Suzuki 250 RGV. Copa Lucky Strike-Motul, buen estado, mucho recambio, carenados, escapes, cilindros, neumáticos, etc..., lista para matricular, Cambrils, Andreu, Tfno. (977)793226, noches. **(1)**

Yamaha OW-01. Kit oficial Byrd, para rodaje: impecable. También dos FZR 600: 700000 ptas, Paco Martínez, Tfno. (93)3723500. (1)

SE VENDE ANTIGUAS

Adquiere. "Motos Clásicas 1894-1962", dos videos 120 min., 3470 ptas (425 ptas. envío toda España), Techomodel Tfno. (908)800667. **(1)**

BMW 100 R S 1976. Ruedas de radios, ideal para clásicas, maletas Krauser, ITV, impecable, además carenado RS desmontado y varios recambios, 425000 ptas, Tfno. (93)8932387, Joan, noche. **(1)**

Ducati 250 Strada. B-FJ, muy conservada, 100000 ptas, horario trabajo, Tfno. (93)4292356. **(1)**

Ducati 350. Carreras clásicas, bien preparada, asbtenerse curiosos, buen precio, Tfno. (973)222147, Lerida, tardes, Jose Trepat. **(2)**

Ducati 600 Pantah. Impecable, con tubarro, 24 H de Montjuïc, Tfno. (93)4421150, preguntar por Carlos, precio indiscutible, 850000 ptas. **(1)**

Honda 125 CB E. Completamente original, B-ES, 95000 ptas, horario trabajo, Tfno. (93)4292356. **(1)**

Lambretta 150 1956. Completa, para restaurar, no funciona, 25000 ptas, Tfno. (93)8932387, Joan, noches. **(1)**

Norton Fastback 1969. Tambor doble leva delantero, 1ª serie, muy pocas en España, restaurada, como nueva, Sanglas 1956 restaurada, ganadora concurso de restauración, Tfno. (93)4574293. **(1)**

Ossa 250 TC 79. B-DP, horario trabajo, Tfno. (93)4292356. **(1)**

Ossas. 175 c.c., 80000 ptas, en funcionamiento, 160 c.c., 80000, Tfno. (972)387133, llamar noches. **(2)**

Sanglas 350 año 1963. Negra, motor recién ajustado, con papeles e ITV en regla, 170000 ptas, René, Tfno. (949)843092. **(2)**

Vendo colección motos antiguas. Sólo vendo colección completa, vendo coches marca Iseta-Lecebre, Tfno. (973)321057. **(1)**

SE VENDE REMOLQUES

A estrenar Memi Cross III Sanchis tres motos. Con amortiguadores, 80000 ptas, últimas unidades, llamar noches al Tfno. (93)4504294. **(1)**

Porta moto (sobre-enganche homologado). Nuevos, a estrenar, especial trialeras o similares, max. 100 kg., 30000 ptas, envío a toda España, noches, Tfno. (93)4504294. **(1)**

Remolque 2 motos. Nuevo, a estrenar, 55000 ptas, llamar noche, Tfno. (93)4504294. **(1)**

Remolque 3 motos. Ruedas grandes, 500x10, carga 600 kg, precio 64000 ptas, envíos a domicilio, también modelos más económicos, Tfno. (977)870566. **(1)**

Remolque motos ocasión. Perfecto estado, Tfno. (93)7995003. **(1)**

Remolque Sanchis. Ocasión 48000 , completo con amortiguadores, correas y rueda repuesto, noches, Tfno. (93)4504294. **(1)**

Remolques Cuni. Especialistas en fabricación de remolques para motos, gran gama en exposición permanente, también series de ocasión, Tfno. (977)870566. **(1)**

Remolques Cuni. Plataformas con railes desmontables, furgones porta-motos para carreras y remolques porta-motos especiales, consultas, Tfno. (977)870566. **(1)**

Remolques Eucar. Nuevos y ocasión, todos los modelos, instalación de enganches, Tfno. (93)7995003. **(1)**

Remolques una moto. 43.000 ptas, nuevos, a estrenar, Tfno. (93)4504294. **(1)**

SE VENDE VARIOS

Adquiere. Cualquiera de los 2000 títulos en libros-taller, manuales-mecánica, videos de técnicas-pilotaje, reparación, Techmodel, Tfno. (908)800667. **(1)**

Camión Taller Man. Completamente preparado para asistencia en carreras, compresor, generador y toldo, muy pocos kilómetros, interesados llamar a JJ Cobas Tfno. (93)6820532. (1)

Camión vivienda con taller. En buen estado, apto para 8 personas, cocina, una habitación con literas, taller, generador, compresor, y toldo, 2.000.000 ptas, interesados llamar a JJ Cobas, Tfno. (93)6820532. (1)

Enciclopedia 2 Ruedas. Perfecto estado, completa, Tfno. (93)4252862, Sr. Gil. (1)

Furgoneta Iveco Turbo Daily 35-10. Gran volúmen, B-MF, 75000 km., perfecta, 1.500.000 ptas, vende JJ Cobas, Tfno. (93)2652375. (1)

Peugeot 205 GR. 5 p., B-JD, pocos km, en buen estado, de part a part, precio a convenir, Tfno. (93)2117846, Jorge. **(2)**

SE COMPRA CARRETERA

Compro japonesas y BMW. Todas cilindradas, pago bien y al acto, con cambio y sin cambio, ven con tu moto a Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal. **(1)**

Compro y cambio motos japonesas. Rápido, Torrente de las Flores 24, Barcelona, Tfno. 908890381. **(1)**

Harley Sporster. Con motor en buen estado o cambio por Norton Fastback o Sanglas, año 1956, las dos restuaradas como nuevas, y documentadas, Jose Luis, Tfno. (93)4574293. **(1)**

SE COMPRA TRIAL

Compro trial. Pasar con la moto por Ratera, Bruch 160, jto. Diagonal, al contado y te llevas el dinero al acto. **(1)**

SE COMPRA CICLOMOTORES

Compro ciclomotores modernos. Pasar por Bruch 160 jto. Diagonal, al contado y al acto. **(1)**

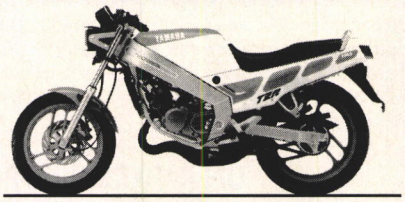
Compro ciclomotores. Con A.E. y que estén impecables, máx. 3 años, pago rápido y al ctdo., Carles de 16 a 21 o sáb. mañ., Tfno. (93)5643170, Av. Catalunya 4, Montcada, a 5 min. BCN. **(1)**

SE COMPRA TRAIL

Compro trail. Pasar con la moto por Ratera, Bruch 160 jto. Diagonal, pago bien y al acto. **(1)**

SE COMPRA VARIOS

¡OCASIÓN!
YAMAHA TZR 80



Blanca y Roja, Impecable estado. Vendo por no usar
150.000.- Ptas.
Telf. (93) 389 37 67. Preguntar por Montse.

FIAT TIPO 1.8 16 v.
-AIRE ACONDICIONADO
-DIRECCION ASISTIDA
-ALARMA - 57.000 Km.
-4 NEUMATICOS CONTACTO (nuevos)
-4 NEUMATICOS NORMALES (nuevos)
950.000,- Ptas.
Tel.: (93) 889 03 18 Noches
Sr. Josep Lluis

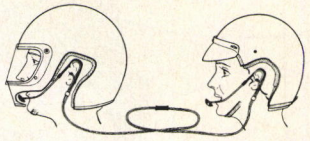
RECOMENDACIONES DEL GREMIO DE VENDEDORES DE VEHICULOS A MOTOR, A LOS COMPRADORES DE VEHICULOS DE OCASION

1º Le venderán el vehículo debidamente revisado y acondicionado.
2º Le entregarán la correspondiente garantía por escrito.
3º Estará al corriente del pago del impuesto Municipal sobre vehículos de Tracción Mecánica.
4º Los vehículos que están dentro de plazo, con la correspondiente inspección de I.T.V. pasada.
5º Si tenía Reserva de Dominio por haberlo comprado a plazos, se habrá cancelado la misma.
6º Habrá comprobado que sobre el vehículo no pesa ninguna carga ni gravámen.
7º Nuestros afiliados sólo le venderán vehículos debidamente revisados y en perfecto estado, con garantía y sin trabas administrativas de ninguna clase y siempre le aconsejarán correctamente.
8º Para cualquier información. El Gremi está a disposición del público en general.

MotoRàpid
CARENADOS PUIG
Especialidad en venta y montaje rapido.
Accesorios y recambios
TODO PARA LA MOTO
Maletas, alarmas, novedades Puig. GS 500 y bajos GPZ 500
REVISIONES Y MANTENIMIENTO | Frenos filtros Aceite Kit Cadena
Aragón, 156 Tel. (93) 451 07 91 (Entre Casanova y Villaroel)

BILBAO
TAOH MOTO RECAMBIOS
PIEZAS USADAS al 50% Garantizadas
ENVIOS CONTRA REEMBOLSO
Tfno. 94.4453856 - Fax. 94. 4466363

GRANADA
INTERCOMUNICADOR X 2
MICROTELEFONO PILOTO-PASAJERO
* BASADOS EN EL PRINCIPIO DEL FONENDOSCOPIO.
* FUNCIONAN ALTO Y CLARO A CUALQUIER VELOCIDAD.
* NO CONSUMEN PILAS NI BATERIAS.


PIDALOS POR TELEFONO AL (958) 50 69 06-EXT 2
O MANDENOS SU DIRECCION POR TARJETA POSTAL O CARTA.
PAGUELOS AL CARTERO CUANDO SE LOS LLEVE A SU CASA.
1.950 Ptas + IVA. (GASTOS DE EXPEDICION 300 Ptas.)
NECESITAMOS DISTRIBUIDORES CONTACTEN POR TELEFONO
INTERCOM ENCINA 176-2 18150 GOJAR (GRANADA) Tel.: (958) 50 69 06 Ext 2

MADRID
MOTOSTION
DESGUACE DE MOTOS
COMPRA DE SINIESTROS DIRECTAMENTE DE PARTICULARES
RECAMBIO GARANTIZADO 50%
TODAS LAS MARCAS
C/ Toboso, 91 28019 Madrid Tels.:(91) 472 03 74 / 471 62 48 Fax. 472 03 74

CompraVenta

BAI MOTOR

ENVIOS A TODA ESPAÑA

EN LA ZONA CENTRO
RECAMBIOS ORIGINALES
KAWASAKI KX

KX-60
KX-80
KX-125
KX-250
KX-500

PIÑONES	CORONAS	EMBRAGUES
MANILLARES	PISTONES	CABLES
RODAMIENTOS	SEGMENTOS	MANGUITOS
RETENES	CILINDROS	LATIGUILLOS
TUERCAS	CIGIÜEÑALES	PLASTICOS
TORNILLOS	PASTILLAS DE FRENO	
SEPARADORES	BUJIAS	Etc...

Bravo Murillo, 297 Portal 10 1º Dcha.
Tel.: (91) 570 42 07/41 03 28020 MADRID

MOTO ROAD

Embajadores, 210
Madrid
Tel.: (91) 539 67 98
Fax. 530 19 65

Recambios originales Kawasaki
Recambios originales Suzuki
Kit arrastre todos modelos
Filtros todos modelos
Baterías todos modelos
Pastillas de freno :
(Ferodo, Premier, Brembo)
Bujías todos modelos

SERVIMOS A TODA ESPAÑA
(Descuento profesionales)

RECOMENDAMOS:
VALVOLINE

MOTO - ALARM
110 DB

PEQUEÑA PERO POTENTE ALARMA QUE PUEDES INSTALAR TU MISMO EN SEGUNDOS SIN NECESIDAD DE IR AL TALLER

1.500,- Ptas.

ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA

ICONA, S.A. C/ Fortuny, 45 28010 MADRID
Tel.: (91) 319 55 57 - 319 93 58 Fax. 319 87 69

Compro y cambio motos. Trail, carretera, ciclomotor, etc., Torrente de las Flores 24, Barcelona, Tfno. 908890381. **(1)**

Nos urgen comprar motos. Máx. 3 años, carretera, trail, enduro, etc., cambio nombre rápido, pago ctdo., Carles de 16 a 20 h. o sáb. mañ., Tfno. (93)5643170, Av. Catalunya 4, Montcada, a 5 min. de BCN. **(1)**

¡Atención!. Antes de malvender tu moto pasa por Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch, pagamos al acto, al contado, transferencia de nombre inmediata, sin molestias, nos urgen carretera, trail, trial, cross. **(1)**

¡¡Si te pagan poco por tu moto!! Y tiene menos de 3 años pásate y consúltame, pregunta por Carles de 16 a 20 h. o sáb. mañ., Tfno. (93)5643170, Av. Catalunya 4, Montcada, a 5 min. de BCN. **(1)**

CAMBIO

Gilera 600 RC LN. Cambio por SUzuki GS 500 o similar, Marta, noches, Tfno. (93)5893359. **(2)**

Motos x coches. Dispongo de 205 GTX, Clio 16V, Corsa, 405, Uno, Golf, Twingo, BMW, Audi, etc., acepto motos y resto en 5 años y no pagues nada hasta el 95, con garantía, Bruch 160 jto. Diagonal, Ratera. **(1)**

Suzuki 500 GS E. B-NF, 13500 km, mejor que nueva por XR del 92, en buen estado, interesados llamar a (93)3955472, Francesc. **(1)**

Volkswagen Golf Rabit diesel. Por motos de cross o trial o enduro, Tfno. (93)7809489, Fernando (Terrassa). **(1)**

BUSCO

Kawasaki 500 GPZ S. Color negro, robada en C/ Alfonso XII Nº 5, el 26-6-94, matrícula B-4992-MM, nº de bastidor EX500A056628, se gratificará información, Tfno. (93)2184022, Mario, BCN. **(1)**

Kawasaki Tengai. Blanca-roja, GI-6747-AL, desaparecida en el Alt Empordà, contactar (972)520159 - (972)550230, noches. **(1)**

SE ALQUILA

Alquiler de remolques para motos, carga, perros... etc. Desde 800 ptas., Mataró Tfno. (93)7995003 - (93)4083000, Sra. Viñals. **(1)**

VARIOS

Cromados decorativos. Negro y pulidos, recubrimientos y acabados Vilaregut, especialidad en motos, lámparas, etc..., Pje. Córcega 18, Tfno. (93)4356899. **(1)**

Libro Motor S.L. Librería espec. con tienda en Madrid y Barcelona. Abierta al público. 31.000 títulos, solicite catálogo, manuales de taller 2625, motocicletas Arias Paz 3875, Carburación 2275, motor 2 y 4 T 2275, transmisión 1975, susp. direc. frenos 1975, prácticas de taller 1975, técnicas de conducción y trucaje de motores 1975, peq. repar. 1975, puesta a punto 4 T 1840, puesta a punto 2T 1840, chasis 2410, video bricolage de la moto 995, video aprende a pilotar 1995, etc., Barcelona C/ Zaragoza 17, (93)4154638, Fax. (93)4154931, Madrid, C/ Federico Carlos Sainz de Robles 7, Tfno. (91)3737813, Fax. (91)3739977. **(1)**

Oferta. Suzuki, Honda, Kawasaki, Yamaha, nuevas, últimos modelos, todas sin entrada y varios años para pagar, acepto cambio, Ratera, Diagonal 418 jto. Bruch. **(1)**

Se pintan cascos, depósitos, etc. Con aerógrafo, Tfno. (93)3719496, Carol. **(1)**

¡Atención! Si tienes problemas urgentes de dinero te lo damos al acto con garantía de tu moto sin necesidad de venderla, Tfno. (93)2070218. **(1)**

BAJA NICOLA 1000
ABSOLUTO DOMINIO PORTUGUÉS

LOS PORTUGUESES ARRASARON EN LA SÉPTIMA EDICIÓN DE LA BAJA NICOLA 100, UNA CARRERA QUE, PESE A PUNTUAR PARA LA COPA DEL MUNDO F.I.A., TIENE UNAS CARACTERÍSTICAS QUE LA DIFERENCIAN ABSOLUTAMENTE DEL RESTO DE LOS RAIDS

Fernando Gil

■

La ya clásica prueba portuguesa cuenta en su palmarés con una mayoría de ganadores del país. Pilotos de la talla de Lalay, Peterhansel, Vall y un largo etcétera de figuras internacionales lo habían intentado sin éxito. Magnaldi, valiéndose de una penalización aplicada a Cardona, logró vencer en la edición del pasado año, siendo la excepción que confirma la regla.

La participación es siempre muy numerosa. En esta ocasión 182 motos tomaron la salida, con pilotos representantes de Francia, Italia, España, G. Bretaña e, incluso, uno de Túnez.

PRÓLOGO DECISIVO

La importancia del Prólogo es mayor en éste que en cualquiera de los Raids que componen el calendario internacional. El motivo de ello es la gran cantidad de polvo que se levanta en el recorrido, propiciado por el hecho de que se da la salida a cuatro pilotos (en línea) cada minuto y a que la mayoría de los caminos transcurren por bosques de eucaliptos, que impiden que el viento limpie el ambiente.

UN INFIERNO DE POLVO

A las cinco de la madrugada se daba la salida al primero de los dormidos participantes. Un largo enlace de 130 km nos llevaba al inicio del sector selectivo, dispuesto en un ancho prado, donde se alineaban los pilotos en líneas de cuatro, atendiendo a la clasificación del prólogo.

Cada minuto se producía una auténtica salida de Motocross, con cuatro desquiciados pilotos intentando llegar al camino antes que sus rivales.

En el primer grupo, Paulo Marques se llevaba el gato al agua, haciéndose con una primera posición que no abandonaría a lo largo de toda la carrera, pese a tener el dedo índice de la mano derecha fracturado.

Las entradas a las asistencias eran todo un espectáculo, nadie estaba dispuesto a perder ni un segundo, por lo que se entraba a fondo entre furgones, coches, mecánicos y público, produciéndose situaciones bastante peligrosas.

El marcaje de la prueba es ejemplar, casi excesivo; me atrevería a decir que había señales cada cincuenta metros, con muy pocas excepciones. Además, en cada cruce había personal de la organización para indicar el camino correcto e impedir el acceso de vehículos ajenos a la carrera. La seguridad estaba garantizada por numerosos coches de médicos y dos helicópteros... un 10 para la organización.

CLASIFICACIÓN

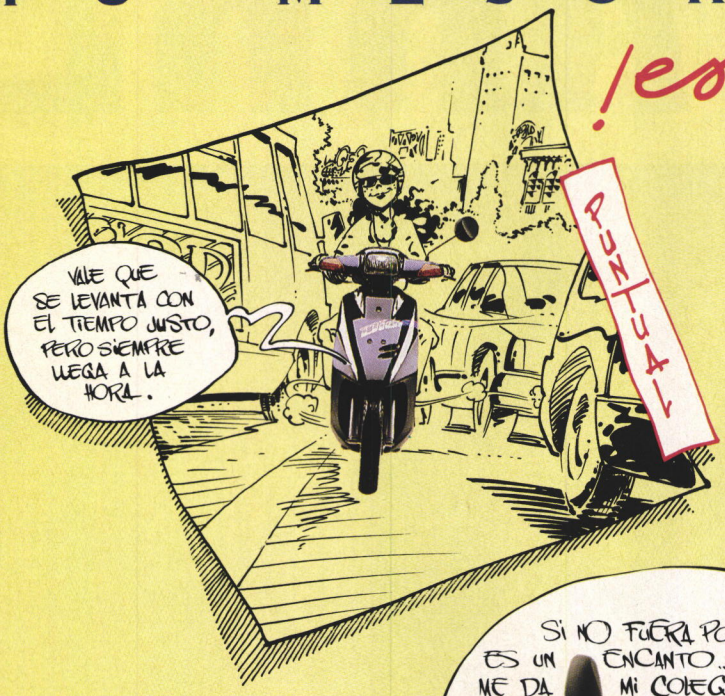
1	Paulo Marques	Honda	4:33:15
2	Joaquim Lima	KTM	4:36:33
3	Miguel Farrajota	TM	4:37:22
4	Nuno Mateus	Honda	4:44:25
5	Antonio Lopes	Honda	4:44:31

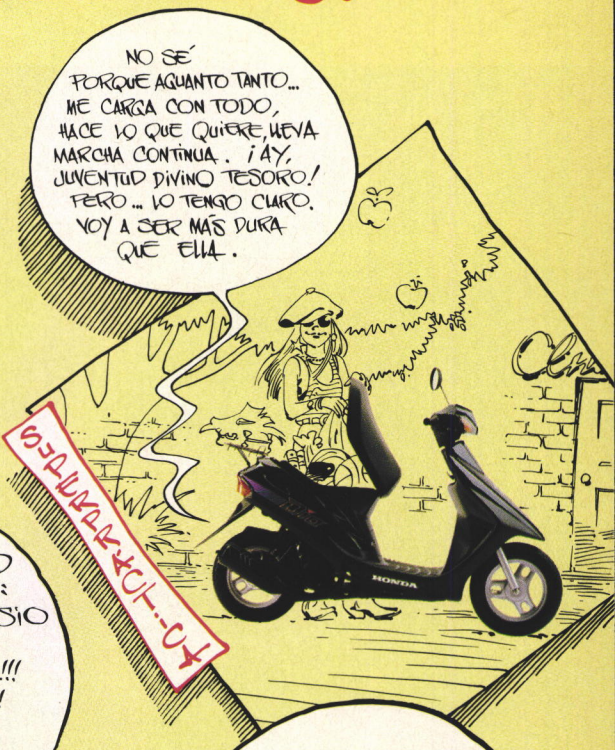
Hasta 131 clasificados

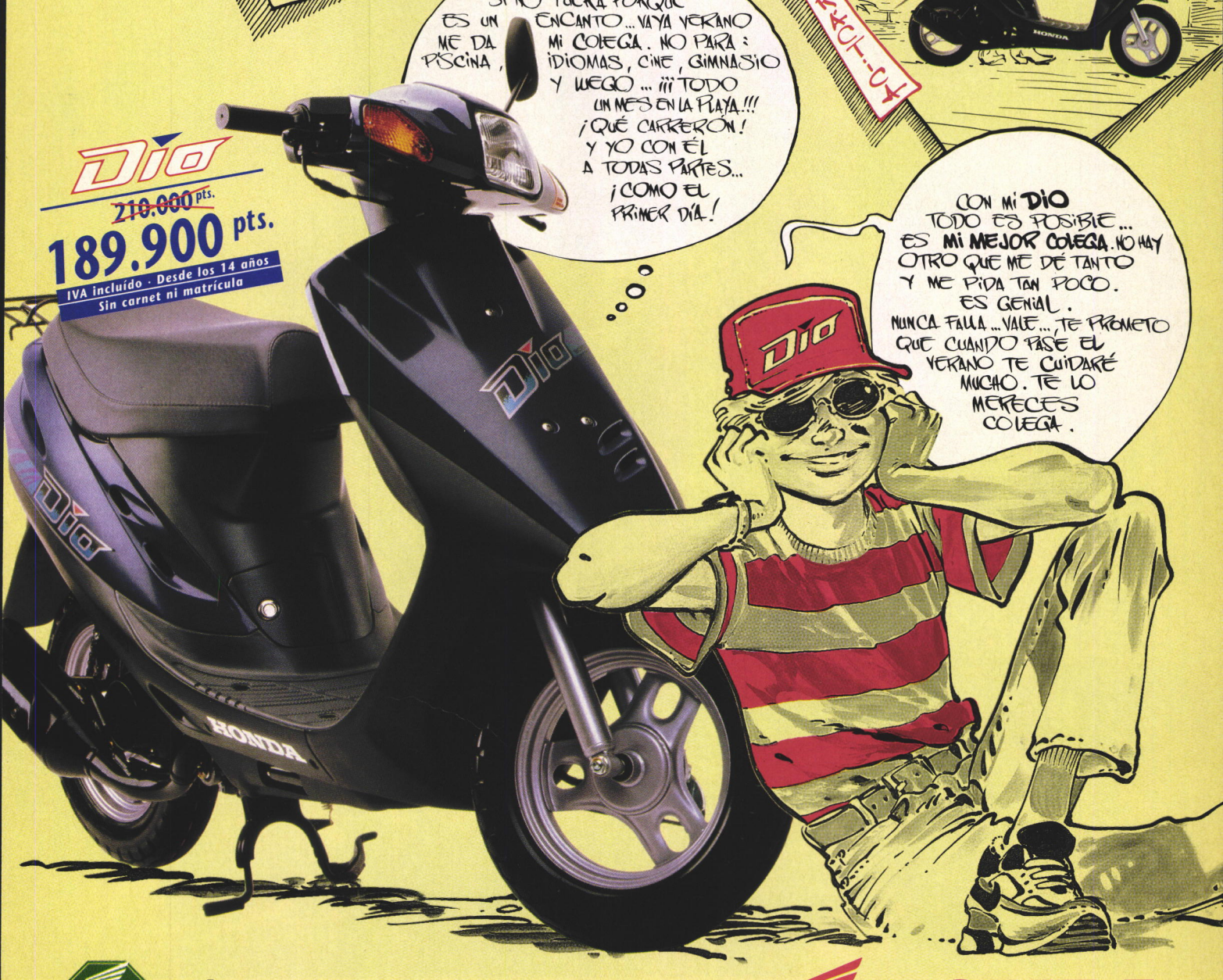
CAHISPA TU SEGURO HONDA

TU MEJOR COLEGA

¡este verano sí!







Dio

~~210.000 pts.~~

189.900 pts.

IVA incluido · Desde los 14 años
Sin carnet ni matrícula

HONDA ESCUELA DE CONDUCCION

RECAMBIOS ORIGINALES SERVICIO EN 24 H

REPSOL Motor Oil con HONDA

HONDA
Come ride with us

TRIAL

CAMPEONATO DEL MUNDO

TOSSA 8ª DE 10

TARRES

S CUMPLIO

EXISTÍA LA POSIBILIDAD DE QUE TARRÉS SE PROCLAMARA MATEMÁTICAMENTE CAMPEÓN EN TOSSA. Y DADO QUE ÉSTA PASABA POR UNA VICTORIA SUYA Y UN CUARTO PUESTO DE AHVALA, JORDI SE LIMITÓ A CUMPLIR Y ESPERAR A QUE OTROS RELEGARAN AL FINLANDÉS A PLAZAS MÁS RETRASADAS. ALGO QUE, POR OTRO LADO, NO SUCEDIÓ.

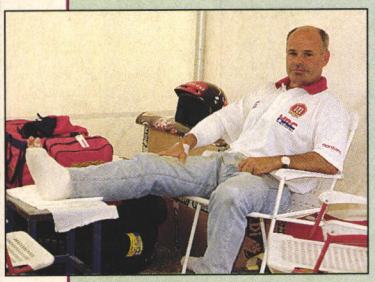
Ignasi Bertrán/Pep Segalés
Fotos: F.Comuñas/I.B/ P.S/O.Serra

Coca-Cola
Coke
Beba
Coca-Cola
Coke
CODINA
GAS GAS

POR TIERRA, mar y aire rezaba la publicidad de la prueba. Pero lo cierto es que, dados los incendios habidos en Cataluña durante los últimos días, el helicóptero previsto no pudo estar a la disposición del público. En cambio, el seguimiento por mar sí fue masivo, lo que además provocó un altísimo aumento del alquiler de patines a pedales.

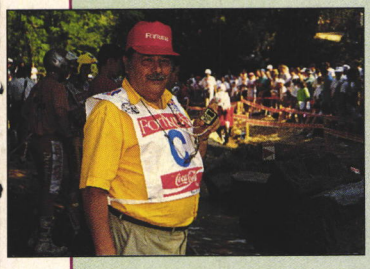
CONCLUIDA la entrega de premios, y a pesar de que el pabellón estaba abarrotado de público, Dougie Lampkin volvió a la zona indoor para intentar buscar la forma de superarla con acierto. Durante la prueba no había encontrado la manera de evitar el fiasco.

JORDI TARRÉS cuida todo hasta el más mínimo detalle. Dado que las altas temperaturas obligaban a despojarse del casco mientras se estudiaban las zonas, él recurrió a una gorra con publicidad de su patrocinador para protegerse del sol. Otro detalle de los que le distingue es que el sábado, sobre las nueve y media de la noche, se le vio en las zonas de la playa estudiando nuevamente las trazadas.



AMÓS BILBAO Sénior empezó de la peor forma posible la jornada del domingo, puesto que una caída fortuita al intentar evitar a alguien que se le atravesó en el camino provocó la rotura de su pie. El percance le fue ocultado a Amós Júnior hasta que regresó a su carpa y lo encontró sentado con la pierna estirada. Seguro que fue el punto final a la mala suerte que les persigue últimamente y en adelante todo irá como se espera.

LOS ITALIANOS tuvieron que recurrir al triunfo de su selección en el mundial de fútbol, para poder desahogarse. Al poco de finalizar el encuentro, los tiffosi -Bosis y Sembenini entre ellos- cogieron sus motos y banderas y se pasearon por el paddock y por Tossa haciéndose notar.



RICARDO PINET hizo de control. Contrariamente a lo que es habitual en él, Ricardo Pinet no ejerció de Director de carrera sino de control. Colaboró con Josep Isern y la gente del Moto Club Mollet en el tema del cronometraje.

CASI NADIE se quiso perder la manga española del Mundial, entre ellos, Carles Casas, Toni Gorgot, Melcior Estorch, Joan Solé Rovira, Óscar Giró, Edu Cots, Carles Mas, Jaume Colom, Joan Freixas, Boni Geebelen, Paul Edmondson, Joan Roma, Xevi Puigdemont,...

TAMPOCO LA PRENSA quedó al margen en esta cita. Tossa tuvo la mayor congregación de compañeros de medios informativos, tanto nacionales como extranjeros, destacando a los simpáticos japoneses de Trial Journal, que no dudaron un momento en hacer fotos desde un patín...

LA PLAYA CONTENTÓ a más de una. La verdad es que después de tantos años yendo por estos mundos de Dios, las mujeres que acompañan a los pilotos no lo habían tenido tan fácil como en Tossa para poder pegarse un buen remojón en una playa tan bonita como la de la población gerundense.

30 AÑOS de trial pudieron seguirse en la exposición que el Motor Club Terrassa ubicó en la Pinacoteca Municipal. Acompañado por material gráfico y pases de vídeo, la exposición también mostraba la evolución histórica del Trial de Sant Llorenç.

LOS ACCESOS para el público estaban restringidos, y no se permitía el paso a los espectadores que no fueran a pie. Hubo un control excelente, y ello conllevó a que no se produjeran atascos en las zonas que estaban situadas en la playa. Todo el mundo pudo disfrutar con lo que más quiso...

COMO SIEMPRE, la tarea del Comité Organizador (MC Terrassa, Esedos y MC Tossa) tuvo una ayuda por parte de varios clubes, en esta ocasión: M.C 3B, M.C. Cingles, M.C. Andorra, M.C. Segre, M.C. Igualada, M.C. Esplugues, M.C. Mollet y Zona Cero.

TAMBIEN LA R.P.M.V, el M.C Cañada y el M.C Valdemanco tomaron buena nota de Tossa. Los primeros organizarán la próxima manga del Mundial, y los del Cañada, la del '96... Le gente del Moto Club Andorra aprovecharon para promocionar su Trial de las Naciones.

ÁNGEL GARCÍA estuvo fuertemente apoyado en este trial. A sus seguidores habituales, y otro grupo más llegado de Torelló (su segunda residencia), se les unió un amplio grupo que se había desplazado ex profeso desde Alcañiz.

POR PRIMERA VEZ se tuvo que recurrir a la selección previa del recorrido prólogo. Fueron más de cuarenta los pilotos que terminaron el primer giro, con lo que se quedaron fuera: Estragués, Llorens, Martí y Crosset..

ANDORRA acogerá el Trial de las Naciones, y con tal razón, el MC Andorra está preparando un equipo para defender al pequeño país del Principado, que estará formado por Estragués, los hermanos Llorens y Martí...

EL PRESIDENTE de la R.F.M.E., Juan Álvarez; el ex, Oriol Maurí, y el Director General d'Esports de la Generalitat, Josep Lluís Vilaseca, estuvieron observando las evoluciones de los corredores desde el mar, con una lancha, después de que el mismo Vilaseca diera la salida al primer participante de forma protocolaria.

OTROS que forman equipo son los británicos. Casi con toda seguridad lo integrarán Colley, Lampkin, Jarvis y Braybook. Shirt, que estuvo "de vacaciones" en Tossa, anunció que el mundial es demasiado caro y no puede permitírselo...

TODO ESTABA a punto para la gran fiesta: El camión de Jordi, el del equipo Gas-Gas de trial, el del team de enduro, con todo el personal -y mucho cava-, no pudieron acabar de celebrar la victoria de Jordi en Tossa con el título mundial pero... La firma gerundense montó una carpa que sirvió de hospitality para que sus seguidores y prensa pudieran reponer fuerzas.

EL VIERNES tuvo lugar una recepción oficial que contó con breves parlamentos de representantes locales y del M.C.Terrassa, además de los 'cracks' nacionales y también Takumi Narita y Tommi Ahvala.

TABACALERA también ofreció a Jordi y al resto de "sus" hombres todo el apoyo posible. Y no sólo en las personas de Vicente Santolaya y Sixto Heredia, porque Pedro Pérez, su presidente, también quiso estar en Tossa para felicitar a sus pilotos. Al terminar la prueba, los dirigentes de Tabacalera recibieron un más que merecido homenaje por parte de la gran familia del Trial.

LA INFORMACIÓN era total. Además de contar con un tablón que informa de las puntuaciones zona por zona, un VideoWall ilustraba con imágenes del día anterior. Radio Tossa, la emisora local, hizo un despliegue informando del paso de los mejores por diferentes secciones. ¡Ah!, para más inri, desde un ordenador en la sala de prensa podías saber los resultados en cada zona, ¡¡al momento!!

CÉSAR PANICOT hacía mucho tiempo que no competía en una prueba de carácter internacional. Vino acompañado por el júnior Marc Catllá como mochilero, pero no pudo terminar al romper el embrague y no poder solucionarlo.

UN AMERICANO en Tossa: Jessie Kempkas. Este joven, de diecisiete años, vino a aprender aquí para formar parte del equipo nacional americano en Andorra. Andreu Codina -todo un padrazo- le pasó a todo un maestro: David Cobos, que aquí le hizo de mochilero. Seguro que se entenderán...

JOAN PONS, que sufrió una más que espectacular caída en la zona 4 del sábado, contó con un apoyo de excepción. El domingo, Joan estuvo acompañado durante todo el trial por el Doctor Joan Bartrina.

TRIAL

Se presagiaba, intuía, que el podium de Viella´93 era nuevamente más que factible. Y no sólo el podium, sino también la posibilidad de ver las cinco primeras plazas copadas por españoles. Y de ser así, la fiesta hubiera sido por partida doble, puesto que entonces el título hubiera sido para Tarrés de forma anticipada. Pero Ahvala insiste en su intención de aguar la fiesta a los españoles, y se aplicó de forma intensa para así hacerse con la segunda plaza del podium... tras hacer sufrir a Tarrés durante todo el trial.

EN LA PLAYA

Pero tan importante como el desenlace final de la prueba era conocer cómo encajaba la disputa de una prueba del mundial en una ciudad costera y en plena época estival. Y lo cierto es que la organización aprobó con nota la experiencia, porque todo se desarrolló de forma controlada y con fluidez. Todo estuvo perfectamente controlado, no hubo atascos y casi todos disfrutaron. Es más, ni los habituales de la playa se quejaron de la invasión motorizada. Algunos de ellos se dejaron llevar por la curiosidad y se acercaron hasta las rocas, pero otros muchos, a pesar de la excelente difusión y señalización, parecieron no darse cuenta de que allí se disputaba una prueba del Campeonato del Mundo de Trial. Siguieron tumbados al sol como si nada pasara a su alrededor.

Los amantes del trial puro fueron críticos con la fórmula, y hasta los pilotos reconocieron que les gusta más correr en la montaña. Pero lo cierto es que la experiencia debe aceptarse como una forma de acercar la especialidad al gran público, al que desconoce quién son los mejores especialistas del momento, y por tanto, debe catalogarse como buena.

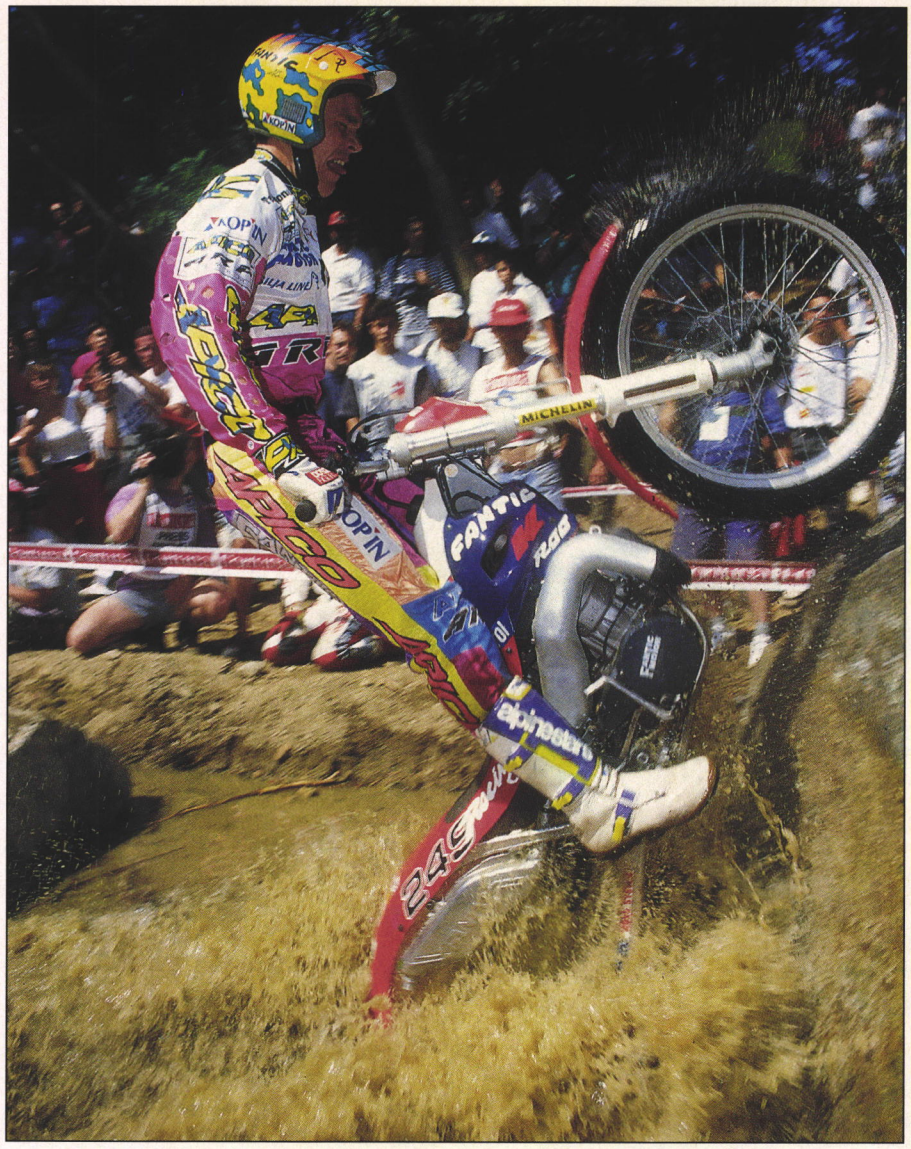
Nosotros la aceptamos como una forma de distinción, como una posible alternativa aplicable una vez al año pero no más. Porque todo un campeonato de trial de estas características perdería su encanto.

TARRÉS VERSUS AHVALA

No era imposible, pero tampoco fácil. Quienes deseaban que Ahvala diera el título a Tarrés acabando bastante por detrás del de Rellinars sabían que el finlandés estaba fuerte últimamente y no daría nada por perdido. Es más, hizo lo imposible por intentar ganar a Jordi en casa. Pero ahora tendrá que soportar que, con más seguridad, gane el mundial en Italia. Todo un golpe para los del país transalpino. Lo importante a destacar es que aquí, en España, quien se recuperó fue Marc Colomer, que chupó podio después de pasar un profundo bache de cuatro carreras sin destacar positivamente. Mucha gente, muy buen ambiente, un paisaje espléndido e inédito -para el mundial- cerraron toda una época de Trial de Sant Llorenç, que el próximo año se va fuera de Cataluña.

AHVALA QUIERE GANAR

Jordi salió nervioso. Tenía que abrir brecha e intentar que alguien se colocara entre él y Ahvala para así poder cantar el alirón en casa. Pero los nervios le traicionaron nada más empezar la prueba: un fiasco en la zona uno. Pero otro de los que se confiaba que estuviera entre él y Ahvala, Colomer, hacía lo mismo en el inicio de la misma zona. Ahvala sería líder provisional hasta que la paella se volcó y empezó a tener demasiados problemas en forma de puntos y terminó con 14. Entre los seis primeros se colocaron Narita (18), Colomer (18) y Bilbao (18), que, por primera vez este año, consiguió hacer un resultado acorde con lo que se esperaba de él, incluso pudo haber liderado la carrera de no fallar en la última zona. Los tres primeros lugares de la primera jornada los encabezaron Pons (15), que se recuperó después de caer y golpearse en la mano y pie, Ahvala (14) y Tarrés (14), que realizó una segunda parte de recorrido bastante más "decente". Entre los puntos: García (23) -undécimo- y Reyes (27) -decimotercero- cerraban el grupo de pilotos "locales" dentro de los quince primeros.



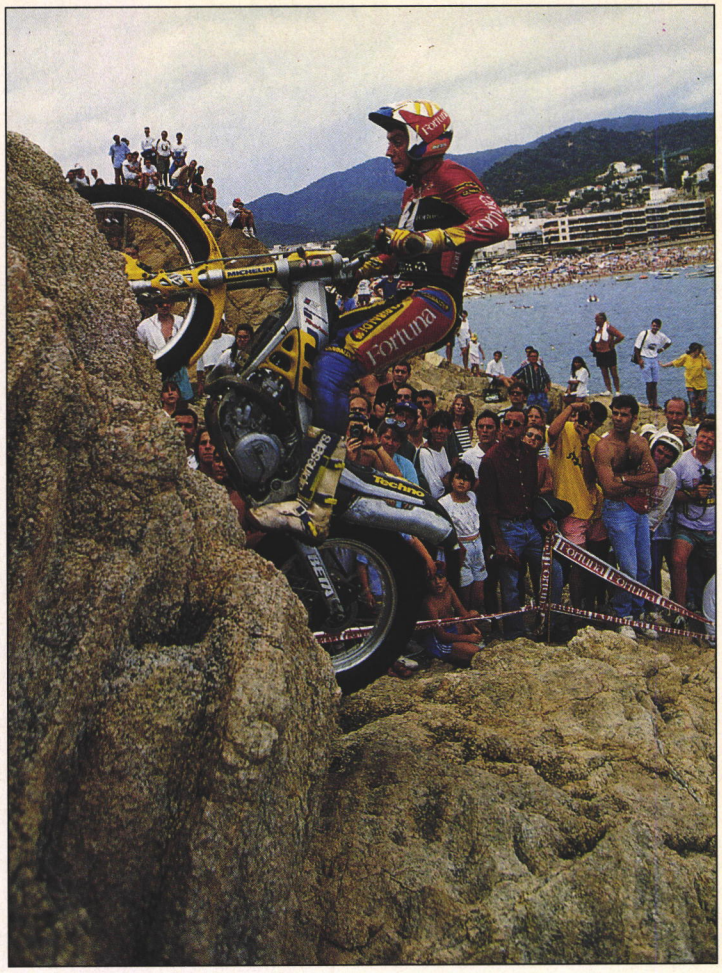
Ahvala privó a Tarrés de celebrar el título anticipadamente.

AHVALA EVITA EL ALIRÓN

Tras lo visto en la primera jornada, las cosas estaban todavía abiertas a pesar del interés del finlandés, contrario a la fiesta, pues las puntuaciones eran bastante cortas y cualquiera podía colarse entre Jordi y Tommi si el de Fantic tenia un mal día. Pero no sucedió así, y a pesar de la buena actuación de Tarrés (7), Ahvala hizo menor "score" y se colocó provisionalmente por delante. En tercer lugar se colocó Colomer (11), que recuperó mucho, aunque volvió a fallar en la zona inicial, por lo que podría haber marcado la mejor puntuación de esta vuelta. Joan Pons (21), por contra, bajó, todavía resintiéndose del fuerte golpe en la mano, y otro que subió fue Ángel García (12), que presentó la cuarta mejor tarjeta de la segunda vuelta.

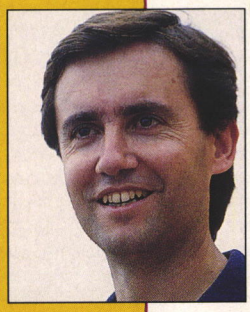
JORDI, A ESPERAR

La última vuelta confirmó lo que todo el mundo creyó después de ver lo en forma que estaba Ahvala. O sea, que faltará esperar a ver qué sucede en Italia para coronar a Tarrés como Campeón del Mundo por sexta vez. Pero lo que hizo el de Gas Gas fue no tirar la toalla. No se dio por vencido y apuró lo que pudo para vencer la prueba. Volvió a girar a 7, mientras que Ahvala (11) se dejaba puntos en las dos últimas zonas y se alejó de la victoria. El segundo mejor fue Colomer (9), que confirmaba su tercera plaza en el podio después de mucho tiempo sin pisarlo. Pons (13) se recuperaba levemente y echaba mano de esta puntuación y de la primera vuelta para colocarse detrás de Colomer Y Amós (22), octavo en la tercera vuelta, subió hasta el quinto puesto gracias a su buena actuación en la segunda vuelta. García terminó sexto, haciendo que los españoles obtuvieran una clasificación tan exitosa como el año pasado. Reyes (81) terminó entre los puntos, y es su segunda carrera dentro los quince primeros.



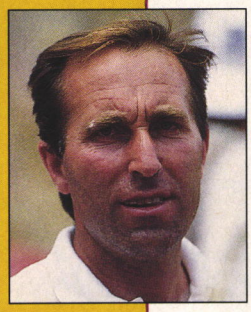
Marc Colomer brilló y volvió a coger el buen camino.

OPINA LA AFICIÓN



Jordi Prat, 35 años, de Torello, Barcelona. Propietario de una Gas-Gas, practica trial de forma habitual.

"A quienes nos gusta el trial de verdad, lo preferimos en la montaña. Pero de cara al público y para acercarlo a la gente que no sabe qué es el trial, pues sí, está muy bien. Entre esto y un indoor no hay mucha diferencia. Lo de los tres minutos está muy bien porque había gente que se estaba un cuarto de hora en la zona y era terrible. Ahora se va más rápido, y se acerca más al trial non stop de toda la vida".

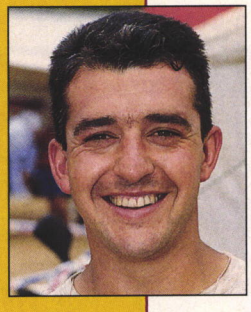


Ángel Leirós, de Vigo. Lleva más de 20 años ligado al mundo del trial y regenta una tienda.

"Quizás a los puristas, a los que conocemos el trial en contacto con la naturaleza, esto no acabe de convencernos. Pero bueno, si queremos que el trial sea más popular y tal, tenemos que darnos cuenta de que hay que traerlo a estos sitios. Creo que la experiencia es positiva, porque además la organización ha sido fenomenal, y creo que de aquí pueden sacarse conclusiones de cara a otras organizaciones. Lo de los tres minutos me parece fenómeno. Con esto hemos ganado agilidad y me parece perfecto".

Álex Sibils, 36 años, de Girona. En su día fue Campeón de Europa y Cataluña de side-trial.

"A mí me parece que se pierde la esencia. Creo que un poco de agua dulce, montañas y menos gente van bastante bien. A nivel de promoción del trial y de Tossa supongo que va bien, aunque... Me parece bien que se limite el tiempo por zona, pero aún estaría mejor que no se pudiera parar. No sé cómo se tendría que hacer, pero..."



Francisco Echevarría, de Cabezón de la Sal, Santander. Fan de Amós, lleva muchos años ligado al mundo del trial.

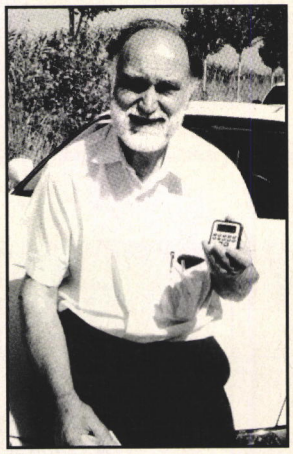
"El trial me ha gustado, ha estado bonito. Lo que pasa es que el cambio de la montaña a la costa se hace raro. El trial es una especialidad de montaña, y al hacerlo en la costa cambia mucho. Pero de cara a los espectadores ha estado bien, se podían ver las zonas muy de cerca y ha sido positivo. Además, con lo de los tres minutos puedes ver más pilotos en una misma zona. De la otra manera, si te quedabas a ver a uno, luego te costaba ver a los demás".

Melquiades Oliveros, de Alcañiz, sigue el trial de forma habitual.

"El trial en la playa me ha gustado, pero me gusta más en el monte. Lo del tiempo también está bien, creo que era necesario. Deja claro que soy de Alcañiz".

COUNTDOWN (CUENTA A TRAS)

Obligatorio en el mundo del Trial-Moto a partir de 1994. El sistema fue ideado por Pere Pi para el "Biketrial" y se aplica a este deporte desde 1991 con un éxito rotundo.



VENTAJAS:

- Se evitan colas
- Es más dinámico
- Mucho mejor para el público
- Mucho mejor para los que filman
- Mucho mejor para el organizador
- Mucho mejor para el propio deporte

A MEJORAR:

- Poner 2 minutos en lugar de 3
- Limitar la longitud de la zona
- (Si lo hubiera inventado un americano, de bien seguro que hubiera puesto un sólo minuto para dar un real espectáculo (habilidad y rapidez, una combinación perfecta).

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL "COUNTDOWN":

- Se pone el tiempo y cuenta a tras.
- Pita cuando llega a "cero"
- Es digital (exacto)
- Lleva pinza para colocar en tablero
- Lleva soporte para colocar en la mesa
- Lleva agujero para trabajar con cordon
- Es ligero y fácil

PRECIO: 1.200,- Ptas. + IVA (EN MONTY)

DISTRIBUIDOR PARA ESPAÑA: BICICLETAS MONTY, S.A

El Pla, 106 08980 S. FELIU DE LLOBREGAT (Barcelona)
Tel.: (93) 666 71 11 Fax. (93) 666 71 12
(Se efectuan envios contra-reembolso)

LO DIJERON ELLOS

TARRÉS: *"La verdad es que los nervios que tenía por intentar conseguir la victoria me han presionado hasta el punto que he cometido algún error, pero después los he podido recuperar y ha valido mucho la pena. Si buscas la victoria lo olvidas todo y es muy bueno. Muchos, demasiados nervios. La igualdad que ha habido en las zonas con Ahvala ha hecho que mucha gente estuviera expectante para ver quién ganaría y esto ha sido muy bueno. Con las zonas que había hoy, se pueden dejar pies en cualquier sitio. Era difícil rodar en puntuaciones bajas, sobre todo en la última vuelta, que ya estabas muy cansado. Me han gustado las del inicio, de tierra, porque en la playa, con la adherencia, todo el mundo salía bastante bien. Espero poder conseguir el campeonato en Italia, las cosas funcionan bastante bien y soy optimista".*

AHVALA: *"La última zona ha sido muy difícil para mí, pero creo que no he perdido el trial aquí. Se ha perdido porque ayer hice muchos errores y hoy, en la primera vuelta, estaba cansado y he notado la dureza del recorrido. Sin embargo, estoy contento con el resultado, ya que creo que me llevará a asegurarme el segundo lugar de la general. Colomer todavía puede darme problemas, aunque estoy delante con once puntos, pero no es suficiente. Será importante andar bien en Italia para estar mucho más tranquilo en Suiza. El trial ha sido muy bonito, las zonas eran duras y me ha gustado mucho todo el ambiente de aquí".*

COLOMER: *"La verdad es que hoy he recuperado bastante. Es el primer podio que hago después de la mala racha que he pasado y estoy muy contento. Además estoy muy contento porque he quedado bastante lejos del cuarto clasificado y esto me tranquiliza. La prueba ha estado bien, pensaba que no saldría tan bien como ha salido, pero tanto público como zonas han tenido un buen nivel y todo esto quizás me ha beneficiado. El campeonato todavía no se ha terminado, sigo siendo tercero y se ha alejado Pons. Pero, por contra, Ahvala está en un buen momento y será difícil conseguir el subcampeonato".*

PONS: *"He fallado mucho en la segunda vuelta, sobre todo porque ayer, en la primera, caí y me hice daño en la pierna y la mano, y hoy se me dormía la mano y se escapaba la moto de las manos. Estaba en las últimas zonas y pensaba que terminaría octavo o así. Pero he tenido la suerte de que han fallado más de la cuenta, y como yo he mantenido la ventaja de ayer... Sólo me ha pasado Marc, que hoy estaba muy fuerte. Ser cuarto en la general no está nada mal, Marc se escapa, pero le saco unos cuantos puntos a Narita. Las zonas de la playa no eran muy trialeras, pero estaban muy bien porque estaban llenas de gente y esto es muy bueno para todos".*

AMÓS: *"Creo que ha estado bien acercar el trial a una gente que más o menos lo desconoce, y llevarlo a un lugar donde hay muchísimo turismo. Es bueno que la gente vea que esto del trial no es cosa de locos haciendo ruido en moto. Ha sido una buena idea, pero para mí el trial es mejor en la montaña. Por ejemplo, a mi me gustó más el trial que se montó en Viella que éste, me gusta más el trial a la vieja usanza.*

De mi actuación estoy satisfecho, estoy contento de cómo han ido las cosas, y lástima que en la tercera vuelta haya cometido un par de errores que me han privado de luchar por el podio. De todas maneras, estoy contento de haber vuelto a estar delante. Creo que las cosas deben cambiar a partir de ahora, hemos trabajado mucho en todos los aspectos y estamos más animados. De todas maneras, hoy corría super motivado porque la gente me sigue animando. Es increíble la cantidad de gente que quiere que lo haga bien, y por ellos ha sido el resultado. Me han ayudado mucho"

GARCÍA: *"Ayer anduve algo peor que hoy, tuve fallos muy tontos y hoy he recuperado bastante: en la primera vuelta no he hecho ningún fiasco y en la segunda vuelta he caído en los fallos del sábado para darme un sexto lugar del que estoy contento. El nivel de las zonas estaba bien, se podía recuperar, además han sido muy bonitas, con la gente, el mar, las barcas... En la general he recuperado algo y creo que todavía puedo subir algún lugar antes de finalizar"*

MIGLIO: *"Se han probado todo tipo de terrenos, y bueno, creo que ha sido un mundial como cualquier otro, porque los mejores siguen siendo los de siempre. Por eso creo que es una alternativa como cualquier otra. Se han hecho dos grupos con zonas muy iguales, pero creo que ha sido un trial bonito. Creía que habría más gente, pero quizás es que muchos estaban de vacaciones. A mí no me ha ido bien y es una pena, porque las últimas pruebas estaba muy cerca de los primeros. A ver en Italia".*

BOSIS: *"La carrera me ha gustado, ha sido bonita porque había mucha gente viéndola. Ha sido una cosa interesante e inusual. Las zonas también eran bastante bellas. Yo no he ido bien hoy, pero también creo que los jueces han favorecido a los pilotos españoles. No a todos, pero sí a algunos que he visto yo. Y esto me disgusta y me desmotiva un poco. Y es innecesario, porque los pilotos españoles son fuertes y no necesitan ayudas".*

NARITA: *"Era un trial muy especial, diferente, y muy interesante para pilotos y público. Pero no era bueno para las motos, porque en algunas zonas se mojaban y la sal del agua hacía que funcionaran mal. Yo me encontraba muy cansado. No hacía mucho calor, pero junto al mar era como una sauna".*

COLLEY: *"Creo que ha sido grandioso para el público, que es lo más importante. Hoy (por domingo) no hemos tenido problemas con los espectadores, cosa que sí sucedió ayer, y todo ha ido bien. Creo que, dado el escenario, ha sido muy bueno también para la prensa".*

JOSEP MASNOU (Presidente Moto Club Terrassa). *"Era una incógnita, un interrogante, pero creo que ha salido bien. Primero se tuvo que buscar el escenario, y posteriormente se trajeron los artistas. La gente ha colaborado mucho, el orden ha sido perfecto, el público ha seguido las indicaciones al pie de la letra... en general, yo creo que la prueba ha sido un éxito total. Para el Motor Club Terrassa no era una despedida, sino hasta lo más pronto posible. Estamos intentando que España pueda tener dos pruebas puntuables, porque consideramos que las merecen, y hemos pedido que además de la habitual del Campeonato del Mundo haya una clásica de forma fija. Después de 28 años de organizar una prueba del mundial, siendo el único club que lo ha hecho, pensamos que podemos organizar una segunda prueba, del tipo del Gran Premio de Europa en Velocidad".*

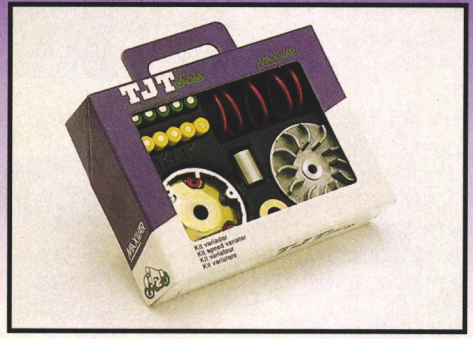
PEDRO PÉREZ (Presidente de Tabacalera): *"Lo importante es la victoria que ha conseguido Jordi y la buena actuación de todo el equipo Fortuna. El hecho de que Jordi no haya alcanzado el campeonato demuestra que aunque parezca que está fácil ganarlo, no lo es tanto, y añade mucha más emoción de cara a las dos carreras que faltan para acabar la competición".*

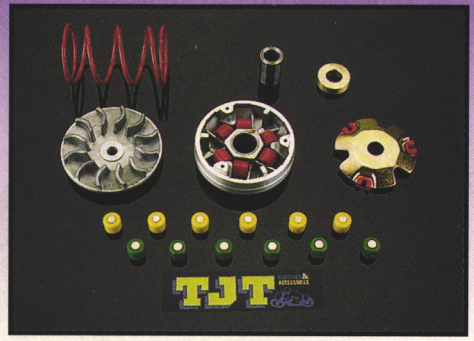
REYES: *"Estoy contentísimo. El trial ha sido duro, muy difícil, muy bien, y en las últimas zonas ya no podíamos más por la calor. Además veías la gente en el agua y te entraba mucha más calor. Todo ha ido muy bien, Albert de KM2 y "Vili" han seguido todas las zonas y me han ayudado mucho. Empezamos con una zona selectiva, la 1, y luego pasábamos a unas zonas muy duras, donde te cansabas mucho. En la playa tenías que trabajar mucho, y con la última no he podido en las dos últimas vueltas".*

BENÍTEZ: *"El trial en la costa ha estado muy bien, ha venido mucha afición y ha sido bonito. A mí no me ha ido del todo bien. He tenido muchos problemas con la calor y estaba muy cansado. Las zonas estaban muy bien y la organización ha trabajado mucho para que todo saliese perfectamente".*

JUSTRIBÓ: *"He andado muy mal. No me habituaba nada a las zonas, tenía mucha calor y no estaba nada centrado. Esperaba seguir con la buena racha en el mundial, pero hoy lo he hecho muy mal".*

POR QUE NO SER EL Nº1?
PRUEBA MAXIVAR Y VERAS...





TJT
clutches & speed variators

DISPONIBLE PARA TODA LA GAMA DE CICLOMOTORES Y SCOOTERS AL COMPLETO

MANRESA - ESPAÑA Tel.: (93) 873 77 45 Fax. 873 30 55

Pons, cuarto, no estuvo demasiado regular.

Amós vuelve a estar delante en el Mundial.

Ángel García, resignado, tampoco estuvo fino.

Km.2 MOTOS

KLÖBER

Renthal

Avda. Llibertat, 35
Tel. 570 64 71 Fax. 570 24 25
08100 MOLLET DEL VALLES (Barcelona)

RESULTADOS

1	Jordi Tarrés	Gas-Gas	14	7	7	28
2	Tommi Ahvala	Fantic	14	6	11	31
3	Marc Colomer	Beta	18	11	9	38
4	Joan Pons	Gas-Gas	15	21	13	49
5	Amós Bilbao	Montesa	18	15	22	55
6	Ángel García	Gas-Gas	23	12	20	55
7	Takumi Narita	Beta	18	16	22	56
8	Bruno Camozzi	Scorpa	19	20	19	58
9	Steve Colley	Beta	21	15	23	59
10	Diego Bosis	Beta	24	22	19	65
11	Donato Miglio	Gas-Gas	19	26	23	68
12	Dougie Lampkin	Beta	20	22	26	68
13	Gabriel Reyes	Montesa	27	23	31	81
14	Piero Sembenini	Beta	29	32	25	86
15	Graham Jarvis	Scorpa	31	24	33	88

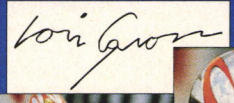
16.Jean Luc Nictou (Beta) 89; 17.Thierry Michaud (Fantic) 96; 18.José A.Benítez (Beta) 101; 19.Joachim Hindren (Gas-Gas) 104; 20.Marcel Justribó (Beta) 105; 21.Cristophe Camozzi (Yamaha) 114; 22.Pep Ribera (Gas-Gas) 115; 23.Dario Re Delle (Montesa) 124; 24.Michael Vuckcevic (Montesa) 125; 25.Jordi Picola (Montesa) 129; 26.Joaquim Vilá (Montesa) 133; 27.David Sánchez (Beta) 136; 28.Alex Van der Broek (Montesa) 136; 29.Samuli Magga 139; 30.Ángel Bueno (Gas-Gas) 140; 31.Michel Gau 140; 32.Roberto Vezzani 140; 33.Philippe Vaudey 141; 34.Hans Greiner (Montesa) 144; 35.Andrew Crepps 146; 36.Jessie Kempas (Gas-Gas) 160.

PUNTOS

1	Tarrés	148
2	Ahvala	112
3	Colomer	101
4	Pons	95
5	Narita	80
6	Colley	71
7	Miglio	70
8	Lampkin	69
9	García	67
10	Bosis	65
11	Camozzi	58
12	Bilbao	31
13	Sembenini	18
14	Jarvis	14
15	Benitez	12
16	Crawford	11
17	Nictou	11
18	Justribó	8
19	Reyes	4
20	Crosset	2
21	Michaud	1

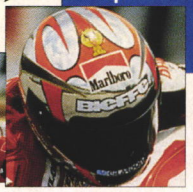
Elf te regala los cascos de sus campeones.

M. Doohan



L. Capirossi

A. Crivillé



elf Lubricantes

La empresa **ELF OIL ESPAÑA** ha puesto a disposición de todos los clientes un interesantísimo sorteo con el fin de acercar al usuario el increíble mundo de la competición y sus pilotos. Como sabréis, la Empresa ELF es la Compañía petrolera más presente en el continental circus, ya sea a nivel de esponsorización Equipos o pilotos.

Se trata de un sorteo de 18 cascos réplica, que serán entregados y serigrafiados personalmente por **MICHAEL DOOHAN, ALEX CRIVILLÉ y LORIS CAPIROSSI** el próximo sábado 15 de octubre, en el Box de ELF (circuito de Montmeló).

Asimismo los agraciados podrán disfrutar de un fin de semana inolvidable, ya que serán invitados VIP al Gran premio de Europa en el circuito de Montmeló, donde podrán disfrutar de la compañía de sus ídolos, y conocer muy de cerca el mundo de las carreras.

Cómo participar en el sorteo:

Simplemente tenéis que rellenar el boletín de suscripción que encontraréis en los principales concesionarios y talleres de reparación de vuestra población y adjuntar, junto con éste, un tapón de uno de los productos **ELF MOTO 2T.** Es decir: MOTO XT2, MOTO 2ARC EN CIEL, MOTO 2HPM y MOTO 2.

NOTA:

Es importante saber que cada tapón que envíes debe adjuntar el boletín de suscripción, de no ser así, no tendrá ninguna validez.

¡APRESURATE! cuantos más tapones envíes, más posibilidades tendrás de ganar.

Esta promoción es vigente del 1-VII-94 al 30-IX-94.

Dirección de envío:
ELF OIL ESPAÑA, S.A.
Gran Vía de les Corts Catalanes, 641 - 3º Planta 08010 - Barcelona

PELAYO
Mutua de Seguros

17 DE JULIO

CIRCUIT DE CATALUNYA

CAGIVA DUCATI

DERBI Kawasaki

HONDA

SUZUKI

YAMAHA

¡RUEDA CON SOLO MOTO EN EL CIRCUIT DE CATALUNYA!

AQUÍ TENEMOS YA LA LISTA DEFINITIVA DE LAS 224 INSCRIPCIONES PARA LA JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS, A CELEBRAR EL PRÓXIMO DOMINGO EN EL CIRCUIT DE CATALUNYA. CAGIVA-DUCATI, KAWASAKI-DERBI, HONDA, YAMAHA Y SUZUKI, EL CIRCUIT Y SOLO MOTO TE ESPERAN...

DOMINGO 17 DE JULIO

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS CIRCUIT DE CATALUNYA SOLO MOTO

¡TE ESPERAMOS!!

Equipo de Pruebas Solo Moto

224 afortunados -hemos logrado añadir algunos más a los 200 inicialmente previstos-, los primeros en recoger Solo Moto de su quiosco habitual y en mandar su inscripción debidamente -y velozmente- cumplimentada rodarán en el Circuit de Catalunya, el próximo domingo 17 de julio -la mayoría por primera vez-, en circuito, bajo total seguridad, y junto a los probadores de Solo Moto.

El fax, el método más veloz, ha echado literalmente humo esta semana en Solo Moto, y a la hora de escribir estas líneas hemos doblado con creces el número inicialmente previsto de inscripciones... ¡la mayoría se recibió durante el primer día! Y siguen llegando...

Lamentablemente, hemos debido limitar las aceptadas a dicha cantidad por cuestiones de simple logística, pero os recordamos que la fiesta no acaba allí.

JORNADAS

Además de las tandas en circuito, os recordamos todo lo que os espera en el Paddock del Circuit de Catalunya.

Participar en las tandas tiene un precio simbólico de 1.000 pts., como ya os comentamos, y el acceso al Circuit de Catalunya -como es habitual- tiene una tasa de apenas 500 pts. destinadas a cubrir los mínimos gastos de "apertura de puertas" y zona de parking. A partir de ahí, el resto lo ponemos nosotros.

Pelayo Mutua de Seguros se encargará de asegurar tanto a los participantes de la Jornada a nivel de tanda abierta en circuito como también que las actividades de paddock se desarrollen debida e inmejorablemente a cubierto. No es posible encontrar mejor garantía...

PROGRAMA PARA LOS PARTICIPANTES

En este artículo encontraréis la lista definitiva de los 224 participantes. Como podéis ver, hemos debido disponer dos grupos, de MAÑANA y TARDE, con sus correspondientes horarios -inmodificables por cuestión de logística- de convocatoria.

Os recordamos que deberéis acudir con la moto en las mejores condiciones posibles y con el equipo adecuado: casco integral, mono de cuero, botas...

Éste es el programa previsto para ellos:

- INSCRIPCIÓN DEFINITIVA en la entrada de Paddock, con verificación de documentación.
- BRIEFFING OBLIGATORIO TEÓRICO-PRÁCTICO, a cargo de Luis Miguel Reyes y Ricard Jové
- VERIFICACIÓN OBLIGATORIA DE PRESIONES Y ESTADO DE NEUMÁTICOS, a cargo de Pneumàtics Sabadell
- VERIFICACIÓN DE EQUIPO -casco, guantes, mono de piel-...
- TANDAS EN CIRCUITO (Aprox. 1/2 hora), con la monitorización de los probadores de Solo Moto.

¡LA PRUEBA DE VUESTROS SUEÑOS!

Honda, Yamaha, Ducati-Cagiva, Derbi-Kawasaki y Suzuki pondrán a disposición de los participantes -que figuren en la lista- sus últimos modelos, las mejores motos del año 1994, para que -dependiendo, claro está, de su disponibilidad- puedan ¡ser probadas en pista durante las tandas en circuito!

Consultad a vuestro concesionario o a los responsables de los stand del que las marcas dispondrán en el paddock el propio domingo...

¡VENID ACOMPAÑADOS!

La Jornada no se limita sólo a los participantes con inscripción aceptada. Junto a ellos, acompañantes y público en general también tenéis vuestra parte en la fiesta:

- Pista de prueba en el paddock en las que podréis probar los últi-

mos modelos de scooter: los Yamaha Axis y Jog, Honda Dio y Vision, Derbi Vamos y Suzuki Adress estarán a disposición no sólo de los participantes en las tandas en circuito, sino de los acompañantes y del público en general.

• Divertida gincana con participación libre, en la que podréis participar con los scooter de dichas marcas. Los ganadores en la puntuación final de la gincana, para cada firma, obtendrán su premio: ¡Un scooter de la marca que hayáis escogido para participar!: ¡un Vamos, un Adress, un Dio y un Axis!...

• Para que no os lo perdáis, el Circuit de Catalunya dispondrá monitores de televisión en el paddock para ver, junto a nosotros, el G.P. de Francia en Le Mans. ¿Ganará Puig?...¿lo hará Crivillé?...¿y Aspar?.

• Pista de pocket bikes G.R.C. a tu disposición para rozar rodillas a voluntad.

El Circuit de Catalunya te abre sus puertas.

El domingo 17 de julio, el Circuit de Catalunya, Suzuki, Derbi-Kawasaki, Honda, Cagiva-Ducati, Yamaha, y Solo Moto te esperan..

¡VEN!

HORARIOS

8 HORAS	INSCRIPCIONES GRUPO DE MAÑANA (DORSALES 1-110) (Formalización inscripción, entrega de dorsales, verificación equipo, etc..) Nota: No formalizar la inscripción definitiva en el horario indicado implicará no poder tomar parte en las prácticas de pista.
9-9.30 H.	PRESENTACIÓN (del cursillo y clase teórica)
10- 13.00 H.	PRÁCTICAS PISTA
14.00 H.	INSCRIPCIONES GRUPO DE TARDE (DORSALES 111-224) (Formalización inscripción, entrega de dorsales, verificación equipo, etc..) Nota: No formalizar la inscripción definitiva en el horario indicado implicará no poder tomar parte en las prácticas de pista.
15.00-15.30 H.	PRESENTACIÓN (del cursillo y clase teórica)
16.00-19.00 H.	PRÁCTICAS PISTA

DOMINGO 17 JULIO
JORNADA PUERTAS ABIERTAS SOLO MOTO-MONTMELÓ
LISTA INSCRITOS

DORSAL	NOMBRE	MOTO
	1ª MANGA	
1	Mariano Rodellino Rodríguez, Barcelona	Honda CBX F 750
2	Sergio Agustí Casanovas, Tona (Barcelona)	Yamaha FZR 1000
3	Eduardo Sanz Muñoz, Barcelona	Yamaha GTS 1000
4	Alejandro Martínez Juve, Barcelona	Yamaha FZR 1000
5	Joan Marc Roca Sánchez, Girona	Suzuki RGV 250
6	Carlos Luengo Susagna, Manresa (Barcelona)	Kawasaki ZZR 1100
7	Carlos Lamaña Campayo, Sta. Coloma Gnet. (Barc.)	Suzuki GSX-RW 750
8	Eduardo Soler Fuchs, Barcelona	Kawasaki ZXR-750
9	Aquiles Subirats Sero, Barcelona	Suzuki GSX-F 750
10	Dan Collado Llombart, Barcelona	Suzuki RF 600 R
11	Luis Viñas Ricart, Barcelona	Yamaha YZFR 750
12	Pedro Macarrón Jiménez, Barcelona	Kawasaki ZZR 600
13	Ramón Gómez García, Cornellá Llob. (Barcelona)	Suzuki GS 500 E
14	Fernando Blanchart Jaen, Barcelona	Honda CBR 600 F
15	Jose Nebot Muñoz, Barcelona	Honda CBR 600
16	Josep Gilart i Marsol, Barcelona	Yamaha XJ 600
17	Pedro Balaguer Soriano, Barcelona	Honda CBR 600 F
18	Gustavo Subirats Rodriguez, Barcelona	Honda CB 750
19	Rafael Prieto Sanz, Barcelona	Kawasaki ZZR 600
20	Josep Ramón Sarda Aparisi, Reus (Tarragona)	Suzuki GSX F 750
21	Joan Maria Cabré Cervelló, Monterio del Camp (Tar.)	Honda CBR 600
22	Jose Charles Cabrejas, Rubi (Barcelona)	Honda CBR 600
23	Albert Vila Fornaguera, Barcelona	Suzuki Bandit 400
24	Josep Vancells Ripoll, Cruïlles (Girona)	Kawasaki ZZR 600
25	Javier Rebollo Estrada, Vilassar de Mar (Barcelona)	Honda CBR 600
26	Germinal Artesero González, Barcelona	Honda CB 750
27	Carlos Javier Verdú de Sola, Barcelona	Yamaha DIversion 600
28	Josep Juli Ferrer Santonja, Alcoi (Alicante)	Suzuki RGV 250
	2ª MANGA	
29	Gonçal Fernández Rodríguez, Barcelona	Honda CBR 1000
30	Rafael Luis Brotons Pérez, Valencia	Suzuki GSXF 1100
31	Carlos Fernández Molina, Barcelona	Kawasaki ZZR 600
32	Marco Villar Dieguez, Barcelona	Honda CBR 600
33	Josep Mª Brias i Plana, Olot (Girona)	Suzuki Bandit 400
34	Josep Mª Senda Font, Barcelona	Honda VFR 750
35	Jose A. Fernández González, Sta. Coloma Gr. (Bar.)	Honda CBR 600
36	Jose Mª Puerta Molero, Cornellá de Llobregat (Bar.)	Honda CBR 600 F
37	Victor Costa Escarpà, Barcelona	Honda CBR 600
38	Juan Aliart Ros, Terrassa (Barcelona)	Honda CBR 600
39	Joan Fernández Monné, Molins de Rei (Barcelona)	Suzuki DR 650 R
40	Vicenç Coma Fabrego, Manresa (Barcelona)	Kawasaki ZZR 1100
41	Jose Antonio Martínez González, Barcelona	Kawasaki ZXR 750
42	David Trullas Vila, Manresa (Barcelona)	Honda CBR 900
43	Enric Augé Sánchez, Sant Adrià de B. (Barcelona)	Honda CBR 600 F
44	Francisco José González Marquez, Barcelona	Honda CBR 600 F
45	Félix Romero García, Barcelona	Honda VFR 750 F
46	Laura Valenzuela Cano, Cornellá (Barcelona)	Honda CBR 600
47	Jose Antonio Cabello Galán, Cornellá (Barcelona)	Suzuki GSXR 750
48	Ferrán Lozano Cusi, Barcelona	Honda CBR 600
49	Rafael Concejo Benito, Barcelona	Yamaha YZF 750
50	Pedro Barrera Galante, Hospitalet de Ll. (Barcelona)	Yamaha RD 350
51	Sergio García Hernández, L'Hospitalet (Barcelona)	Yamaha FZR 600
52	Jorge Argelaga Escursa, Barcelona	Honda CBR 900 RR
53	Jose L. Casado Jiménez, Barberá del Vallés (Bar.)	Suzuki GSX 750 RW
54	Jaume Berges Parra, Bigues (Barcelona)	Suzuki GSXR 750
55	Marcos González Jiménez, Platja d'Aro (Girona)	Suzuki GSXR 750
56	Jose Mª García Alcazar, Sta. Coloma de G. (Barcelona)	Suzuki GSX-F 750
	3ª MANGA	
57	Raúl Roig i Artigas, Agramunt (Lleida)	Honda CBR 1000
58	Xavier León Pons, Castellnou de Seana (Lleida)	Honda CBR 1000
59	Ramón Joan Alegre Bisbal, Igualada (Barcelona)	Kawasaki ZZR 1100
60	Rubén Rodríguez Sánchez, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR 600
61	Ferrán Torres Leante, Barcelona	Honda VFR 750
62	Francisco Javier Blanco, Barcelona	Yamaha FJ 900
63	Carlos Meseguer Goya, Barcelona	Suzuki GSX 550
64	Tomás Parra Fondón, Badalona (Barcelona)	Honda CBR 1000
65	Mercedes Domec Bigas, Barcelona	Honda CBR 600
66	Victor García Izquierdo, Barcelona	Honda CBR 900
67	Wladimiro Pérez Ramos, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR 600 F
68	Jose Rosa Reina, L'Hospitalet (Barcelona)	Yamaha YZF 750
69	Albert Blay Aixala, Castellbisbal (Barcelona)	Yamaha Diversion 600
70	José Manuel Radanete Palacios, Barcelona	Yamaha FZR 600
71	Ángel Bernal Martínez, Rubí (Barcelona)	Honda CBR 900 RR
72	Alberto Clusellas Alonso, Barcelona	Honda CBR 900 RR
73	Román Cavia Gayoso, Castelldefels (Barcelona)	Yamaha YZFR 750
74	Pepe Serrano Fabré, Castelldefels (Barcelona)	Yamaha YZFR 750
75	F. Xavier Arxe Rostoll, Barcelona	BMW R 1100 RS
76	Àngel M. Abadias Lousame, Sta. Coloma Gr. (Bar.)	Kawasaki ZZR 600
77	Francisco Javier Villanueva, Valencia	BMW K 75
78	Jaume Baiget Balaguer, Castellnou de Seana (Lleida)	Honda CBR 1000
79	Miguel Angel Manso Monterde, Zaragoza	Kawasaki ZXR 750
80	Francisco Manuel Pérez Llorente, Zaragoza	Kawasaki 750 ZXR
81	Carlos Q. March, Sant Boi Llobregat (Barcelona)	Honda VFR 750
82	Victor Martínez Izquierdo, Barcelona	Honda VF 500 FII
83	Ricard Chaure Moix, Barcelona	Yamaha SR 250
84	Carlos Manzanares Rico, Cornellá de Ll. (Barcelona)	Suzuki GSX 750 F
	4ª MANGA	
85	Juan José Peña, Sanduelles (Barcelona)	Yamaha FZR 600
86	Enric Alfonseda Pujadas, Sant Celoni (Barcelona)	Suzuki GSXF 600
87	Fernando González Jiménez, Viladecans (Barcelona)	Honda CBR 600
88	Jordi Rovira Rovira, Vilafranca Penedès (Barcelona)	Honda VFR 750
89	Carlos Ferrer Miera, Zaragoza	Kawasaki GPZ 500
90	Jordi Batalla Llohis, Barcelona	Honda CBR 600
91	Juan Muñoz Soria, Sabadell (Barcelona)	Yamaha FZR 1000
92	Carlos Castrillo, Barcelona	Yamaha FZR 1000 Exup
93	Jordi Hernández Ruiz, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR RR 900
94	Lluis López Cuadradas, Badalona (Barcelona)	Honda CBR 600
95	Josep Tordera Martín, Llinars del Vallés (Barcelona)	Kawasaki ZZR 1100
96	Carles Vilarrubias Bisbal, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR 900 RR
97	Alejandro Tomás Herreros, Barcelona	Honda CBR 600
98	Xavier Pujol Aymerich, Bellver de Cerdanya (Lleida)	Honda CBR 900 RR
99	Bernat Huguet Gusi, Barcelona	Suzuki GS 500 E
100	Juan José Peña Pérez, Canovelles (Barcelona)	Yamaha FZR 600
101	Juan José Aranda Pascual, Barcelona	Kawasaki ZXRR 750
102	Francisco Blanca González, Barcelona	Honda CBR 600
103	Jesús Vicente Blanco, Barcelona	Suzuki GSXR 1100
104	Ignacio Herranz Servan, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR 600
105	Martí F. Vila, La Bisbal (Girona)	Yamaha YZF 750
106	Joan Badia Anfruns, Manresa (Barcelona)	Honda ST 1100
107	Tomás García Corral, Santpedor (Barcelona)	Honda VFR 750
108	Josep Mª Lacueva Canals, Barcelona	Suzuki GSX 750 F
109	Sebastián López Lozano, Montcada (Barcelona)	Suzuki GSXR 1100
110	Félix Arias Lopo, Badalona (Barcelona)	Honda CBR 900 R
111	Josep Pages Ambros, Begues (Barcelona)	Suzuki GSX 750 R
112	Joan Collell Camella, Castellbell y Vilar (Barcelona)	Honda CBR 1000
	5ª MANGA	
113	Jose Luis Lorenzo Seoane, Valladolid	Kawasaki ZZR 600
114	Santiago Nuñez Romero, Terrassa (Barcelona)	Kawasaki ZZR 600
115	Jorge Ortuño Ochoa, Terrassa (Barcelona)	Suzuki GSX 600 F
116	Xavier Sabaté Farreras, Barcelona	Yamaha FZR 600
117	Carles Vilarrubias Bisbal, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR 900 RR
118	Jorge López Morilla, Barcelona	Honda CBR 600 F
119	Jose Mª Romero Rodríguez, Sabadell (Barcelona)	Kawasaki ZZR 600
120	Ignacio Herranz Servan, Sabadell (Barcelona)	Honda CBR 600
121	Javier Guillem Pérez, Sabadell (Barcelona)	Kawasaki ZXR 750
122	Carlos Sanahuja Bargues, Barcelona	Honda RC-30 750
123	Xavier Torres Alsina, Cabrera de Igualada (Barcelona)	Honda CBR 600
124	Sergio Herraez Marimon, Barcelona	Yamaha 1000 Exup
125	Manuel Pérez, Barcelona	Suzuki GS 500
126	Francisco Vidaller Castellnou, Lleida	Honda CBR 900 RR
127	Jose Luis Padial Fernandez, Barcelona	Honda CBR 900
128	Antonio Linares Torres, La Bisbal d'Empordà (Girona)	Kawasaki GPX 600
129	Jose Banus Galindo, Barcelona	Kawasaki GPXR 750
130	Rafael Muñoz Bertran, Sta. Coloma Cervelló (Barcelona)	Yamaha YZF 750
131	Jose Luis Alpuente Castillejo, Cuenca	Yamaha TDM 850
132	Xavier Sala Aponte, Barcelona	Honda CBR 600
133	Luis Jorge González González, Terrassa (Barcelona)	Suzuki RGV 250
134	Joan Carabi Torralba, Barcelona	Honda CB 500
135	Daniel Ruiz Rodriguez, Sta. Coloma de C. (Barcelona)	Honda CBR 600
136	Luis Felipe Hernández Buñuel, Barcelona	Ducati Paso 750
137	Jose Mª Sevilla Cuevas, Hospitalet (Barcelona)	Yamaha FZR 1000
138	Danni Salvat Hoyo, Barcelona	Suzuki GSX 750 R
139	Alejandro Salvat Hoyo, Barcelona	Suzuki GSX 750 R
140	Francesc Rabbes Hernández, Barcelona	Kawasaki ZXR 750
	6ª MANGA	
141	Jorge Rengel López, Castelldefels (Barcelona)	Yamaha FZR 600
142	David Soler Mula, Barcelona	Suzuki Bandit 400
143	Pedro Pérez Bou, Barcelona	Honda CBR 600 F
144	Carlos Gallego Gimenez, La Torreta La Roca (Bar.	Kawasaki ZZR 600
145	Sergio Tejedor Lirio, Barcelona	Kaw. ZXR Stinger 750
146	Rosendo Martinez Sarra, Castelldell i Vilar (Barc.)	Yamaha FZR 1000
147	Xavier Rus Serra, Castellvell i Vilar (Barcelona)	Honda VFR 750 F
148	Jordi David Serra Espuña, Lleida	Honda CBR 600
149	Francesc Coromina i Serra, Mataró (Barcelona)	Honda CBR 1000 F
150	Gregori Solá Martines, Sabadell (Barcelona)	Kawasaki ZZR 600
151	Oscar Serrano Regal, Barcelona	Honda VFR F 750
152	Joan Catalá Fabregas, Sant Cugat del V.(Barcelona)	Honda CBR 900
153	Josep Dulcet Teixidó, Ripollet (Barcelona)	Yamaha FZR 1000
154	Adán Fernández Julia, Vilassar de Dalt (Barcelona)	Suzuki 750 F
155	Cristina Catala Checa, Valencia	Yamaha Exup 1000
156	Xavier Viusa Carreras, St. Climent Peralta (Girona)	Honda CBR 600
157	Jordi Diaz Martínez, Santa Coloma (Barcelona)	Honda BCR 600
158	Juan José Rodríguez Thomas, El Masnou (Barcelona)	Yamaha FZR 600
159	Jesus Recacha Navarro, Badalona (Barcelona)	Honda CBR 600
160	Juan José Cuadrado Masada, Terrassa (Barcelona)	Suzuki GSXR 750
161	Jose Gimeno de Osa, La Bisbal d'Empordá (Girona)	Honda CBR 600
162	Francesc Matacàs Castelló, La Bisbal d'Empordá (Gi.)	Honda CBR 600
163	Pablo Ricart Larraialà, Barcelona	BMW GS 800
164	Joan Delclòs Saló, Barcelona	Suzuki GSF Bandit 400
165	Francisco P. Torres, Mont-Ras (Girona)	Suzuki GSX 750 R
166	Enric Sanllehí Bitria, Terrassa (Barcelona)	Kawasaki Zephyr 550
167	Manuel Arenas Martinez, Torre de Claramunt (Bar.)	Kawasaki ZZR 600
168	José Luis Peralta Nadal, Zaragoza	Yam. XJ 600 Diversion
	7ª MANGA	
169	Jose Angel Ibañez, Valencia	Yamaha FZR 1000
170	Roberto Carlos Grijalba Martinez, Barcelona	Honda CB 1000
171	Eduardo Beltrán Martinez, Castelldefels (Barcelona)	Honda CBR 600
172	Oscar Beltrán Martinez, Castelldefels (Barcelona)	Honda CBR 600
173	Carlos Galiano Bernat, Barcelona	Honda VFR 750
174	Jose Luis Viñuela Valero, Palau de Pleg. (Barcelona)	Kawasaki ZZR 600
175	Joan Ferret Picazo, Barcelona	Honda CBR 600 F
176	Francesc Guerrero Codinach, Vilablareix (Girona)	Ducati Pantah 600
177	Manuel Jimenez Barcos, Rubí (Barcelona)	Suzuki GSR 600 F
178	Francisco Martin Rodriguez, Barcelona	Honda CBR 600
179	Joaquim Llonch Puig, La Bisbal d'Empordá (Girona)	Honda CBR 600
180	Carlos Amaro Pereira, Barcelona	Yamaha RD 350
181	Sergi Molina Gayà, Barcelona	Honda CBR 600
182	Albert Sierra Reguera, Barcelona	Kawasaki Zephyr 550
183	Sergio Berdaguer Planet, Canet de Mar (Barcelona)	Yamaha Exup 1000
184	Xavi Navarro Fontanellas, Barcelona	Yamaha TDM 850
185	Paulo Jose Martins Toons, Lleica (Lleida)	Kawasaki ZXRR 750
186	Juan Carlos Arias Gómez, Terrassa (Barcelona)	Kawasaki ZXR 750
187	Miguel Angel Pérez Gómez, Barcelona	Honda CBR 600
188	Joan Batlle Batlle, Lleida	Honda CBR 900
189	Xavier Boronat Margalef, Terrassa (Barcelona)	Kawasaki ZZR 600
190	Jose Maria Padilla Vilaseca, S. Joan Despí (Bar.)	Kawasaki GPZ 400 FII
191	Jordi R. Planas e Imma, Barcelona	Kawasaki ZZR 1100
192	Javier Escola Riera, Barcelona	Yamaha XJ 600
193	Ignacio Godes Maté, Barcelona	Suzuki GSXR 750
194	Jordi Rabella Planas, Barcelona	Kawasaki ZZR 1100
195	Fco. Javier Torruja Donay, Badalona (Barcelona)	Suzuki GSXR 1100
196	Juan Pedro Groult Roca, Barcelona	Yamaha Exup 1000
	8ª MANGA	
197	Carlos Oses Trujols, Sant Boi Ll. (Barcelona)	Honda CBR 1000
198	Francisco Santamaria Esteban, Barcelona	Yamaha FZ 750
199	Carlos Ricarte Fernández, Sant Quirze del V. (Bar.)	Ducati 916 S
200	Francisco Fernández Sanchez, Barcelona	Honda CBR 600 F
201	Juan de Dios Banús Galindo, Barcelona	Kawasaki ZXR 750
202	Jordi Castellvi Monte, Torrelles de Folr (Barcelona)	Yam. FZR 1000 Exup
203	Tony Fernández Fernández, Sta. Eulália de R. (Bar.)	Suzuki GSX 600 F
204	Luis Gaja Valencia, Moià (Barcelona)	Kawasaki ZX 10 1000
205	Lluis Marcé Miret, Sant Vicenç de Montalt (Barcelona)	Suzuki GSX 500 ES
206	Teo Arteaga Morgado, Barcelona	Kawasaki ZZR 600
207	Albert Arimany Guerrero, Montgat (Barcelona)	Suzuki GSXR 750
208	Javier Hernández Llopis, Esparraguera (Barcelona)	Yamaha RD 350
209	Jose L. Dominguez López, Hospitalet de Ll. (Barcelona)	Honda CBR 600
210	Manuel Ricardo Gómez Díaz, La Roca del V. (Barcelona)	Yamaha FZR 600
211	Rafael Morales Sicilia, Terrassa (Barcelona)	Honda VFR 750
212	Mario Antonio Da Costa Laranjeria, Andorra	Kawasaki ZZR 600
213	Jose Mª Fernández Olivares, Badalona (Barcelona)	Honda VFR 750
214	Sebastián Mas Puig, Castellterçol (Barcelona)	Honda CBR 600
215	Rodolfo Barrenechea Griyalba, Lasarte-Orda (Guip.)	BMW K 75
216	Guillem Papell Conill, Barcelona	Suzuki GSX 750
217	Miguel Ángel Casado García, Don Benito (Badajoz)	Suzuki GSX 750
218	Miguel Codina Baches, Barcelona	Honda VFR 750
219	Antonio Lloret Parellada, Barcelona	Kawasaki ZZR 600
220	Carles Trilles Pardo, Barcelona	Honda CBR 600 F
221	Juan J. Tamargo	BMW
222	Jaume Saula Montadá, Barcelona	Honda CBR 600 F
223	Antonio Espes Labrador, Sta. Coloma (Barcelona)	Honda CBR 600
224	Andrés Aspas Cemenera, Sentmenat (Barcelona)	Honda CBR 600

INCREIBLE VICTORIA

DE LOS EQUIPOS

JETS MARIVENT

EN EL
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTOS ACUATICAS
DE 6 CATEGORIAS GANARON LOS 6 TITULOS

DANIEL DIAZ

J.M. CASAFONT "PIPI"

JOSE LUIS ALVAREZ

RESULTADOS:

	PILOTOS:	EQUIPOS:
650 STANDARD	1º DANIEL DIAZ	JETS MARIVENT-CEPSA-MARC
	2º TITO VELASCO	WINSTON
	3º MARC VILA	WINSTON
750 STANDARD	1º ASSIER SANTAMARIA	JETS MARIVENT-BEGOÑA
	2º FEDERICO GERONIMO	JETS MARIVENT-BRADOL
	3º AITOR BILBAO	JETS MARIVENT-BEGOÑA
LIMITED	1º JMª CASAFONT	JETS MARIVENT-KARCHER-SNIPE
	2º DAVID DOMENECH	WINSTON
	3º ALEX VELASCO	WINSTON
SPORT	1º J.M. CASANOVA	JETS MARIVENT-JOKER
	2º XAVI SANTAEULARIA	WINSTON
	3º AGUSTIN DURAN	JETS MARIVENT-BRADOL
BIPLAZAS	1º JOSE LUIS ALVAREZ	JETS MARIVENT-MUNDO
	2º CARLOS FONT	JETS MARIVENT-BRADOL
	3º LUNIER PEREIRA	JETS MARIVENT-PGM
MODIFIED	1º JMª CASAFONT	JETS MARIVENT-KARCHER-SNIPE
	2º DAVID DOMENECH	WINSTON
	3º ALEX VELASCO	WINSTON

GRACIAS A TODOS:

JOSE MARIA MARTINEZ-AGUS DELGADO-EMILIO ALONSO-OSCAR CRUZ-GERARDO BELLOTA-MANOLO PARIENTE-DAVID-JAVIER MARTINEZ-MARCOS MARTIN-DANIEL DIAZ-JOSE Mª CASAFONT-DAVID CASTELLON-ALBERTO TORRES-ASIER-AITOR-ROSI-MAURICIO MANCHINI-GEMMA PAYA-JOSE MANUEL CASANOVA-EMI JAVIER DIAZ-MONTSERRAT-JORDI LLADO-ROSA-MANEL-DAVID DOMENECH-FEDERICO GERONIMO-J.L. Y SUS MUJERES- CARLOS FONT-PEDRO DE P.G.M.-KARCHER-KAWASAKI-YAMAHA-BOMBARDIER-SNIPE-MOTUL-BRADOL-AGUSTIN DURAN-NELI-FELIX ARROYO-EPI-PATI-CARROCERIAS BEGOÑA-TALLERES SANTAMARIA-JANSSENS-CEPSA-ENRIC-NOLI-PORT GINESTA-MAGDA-GONZALO DE LA CIERVA-DAVID-MOISES-PACO-JOSE ALBELDA-BRUNO-CHRIS FISCHETTI-MIGUEL MALLAFRE-IJSBA-AEMA-HOMERO-LUNIER-FEDERACION CATALANA MOTONAUTICA-OCTAVIO BORDA-EDUARDO-TONI RAMOS-REMI-OLIVER FROLS Y MUCHOS MAS.....

JETS MARIVENT - NO LIMITS

ENTRE EN EL MUNDO DE LA MOTO ACUATICA: OCIO - DIVERSION - FAMILIAR O COMPETICION

INFORMACION: TEL.: 93 / 636 10 97

Daniel Díaz ganó por fin una carrera del Campeonato de España y se destaca en la general de 650 Estándar.

LA REGATA DE

Amleto "Luca" Porro no cabía en sí de gozo después de conseguir la tercera posición en la segunda manga de Modified.

La doble victoria de Casafont en Limited y Modified no se producía desde 1992.

Winston
TEAM JET SKI
Winston
Winston
YAMAHA

Álex Velasco consiguió dos valiosos terceros puestos para el equipo Winston, los de Limited y Modified.

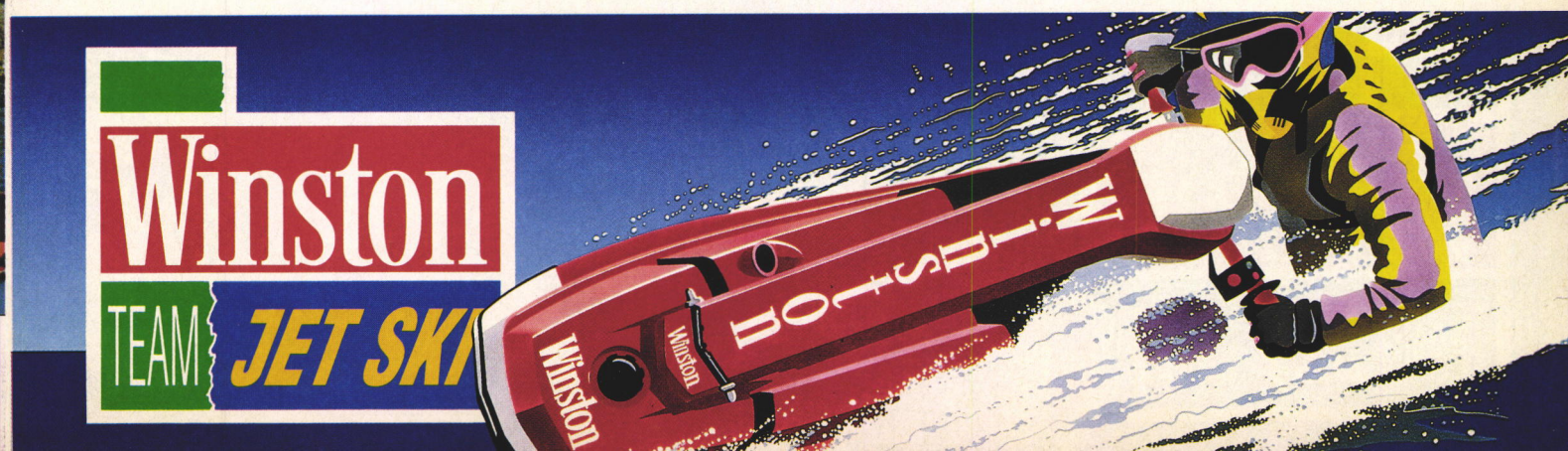
LA SEGUNDA REGATA PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MOTOS ACUÁTICAS SE CELEBRÓ LOS DÍAS 2 Y 3 DE JULIO EN EL MARCO IDÓNEO DE LA PLAYA DE RIBES-ROJES, EN VILANOVA Y LA GELTRÚ (BARCELONA). EN UNA REGATA QUE FUE TAN LARGA Y DURA COMO EMOCIONANTE, LOS EQUIPOS FUERTES NO GANARON NINGUNA CATEGORÍA.

Marcos Martín
Fotos: Miquel Mallafré

LOS OUTSIDES

El malagueño Casanovas barrió en Sport y comienza a afianzarse en el primer puesto de la general.

La experiencia de J.L. Álvarez le sirvió para no dejarse influir por los problemas que hubo en el circuito durante las mangas de Biplazas y acabó primero.



MOTOS ACUATICAS

La regata catalana del Campeonato de España sufrió distintas variaciones en el calendario. Prevista en Vilanova para el 23 y 24 de julio, se trasladó y adelantó a Barcelona para el 2 y 3 del mismo mes, pero en las playas del Puerto Olímpico no hubiera cabido el montaje de gradas y carpas que lleva consigo el Campeonato, sobre todo en esta época del año, así que es normal que el Ayuntamiento de Barcelona no diera su autorización. Para el próximo año habrá que pensar en otras fechas si se quiere correr en Barcelona ciudad.

Tras ganar en la segunda manga, a Rusiñol le faltaron los puntos que no consiguió en la primera para subir al podium.

DÍAZ GANÓ EN 650

La categoría de 650 Estándar había despertado cierta expectación, pues el equipo de Winston alineó dos pilotos: Marc Vila, ganador en Zaragoza, y Óscar Velasco, el hermano menor de Álex, piloto muy rápido, en su primera carrera de Campeonato de España. Además, Roger Estrada, que fue tercero en Zaragoza, no se alineó en esta categoría, sino en 750 Estándar.

El ambiente y el montaje empiezan a ser los propios de un Gran Premio.

Sin embargo, Daniel Díaz no se dejó impresionar por este despliegue de medios; salió primero en las dos mangas y las ganó, sin saltarse ninguna boya. Velasco fue segundo y Vila tercero, de modo que Díaz se destaca con dos puntos por delante de Vila en la clasificación general del Campeonato.

Las mangas de 750 Estándar resultaron más competidas. En primer lugar hubo que lamentar la ausencia de Javier Lecha, ganador de la regata de Zaragoza, que se lesionó en unos entrenamientos. Sin Lecha, el interés se centró entre el catalán Federico Jerónimo, con Yamaha Super Jet 701, y el vasco Asier Santamaría, con Kawasaki Jet Ski 750. En la primera manga, Santamaría salió primero, pero Jerónimo consiguió adelantarle en el transcurso de la 5ª vuelta y cruzó la meta en cabeza. Santamaría controló muy, muy bien la 2ª manga sin dejarse alcanzar por Jerónimo, que fue segundo. Curiosamente, Asier marcó el mejor crono en la 1ª manga y Jerónimo en la 2ª, durante su infructuosa persecución.

CASAFONT EN LIMITED Y MODIFIED

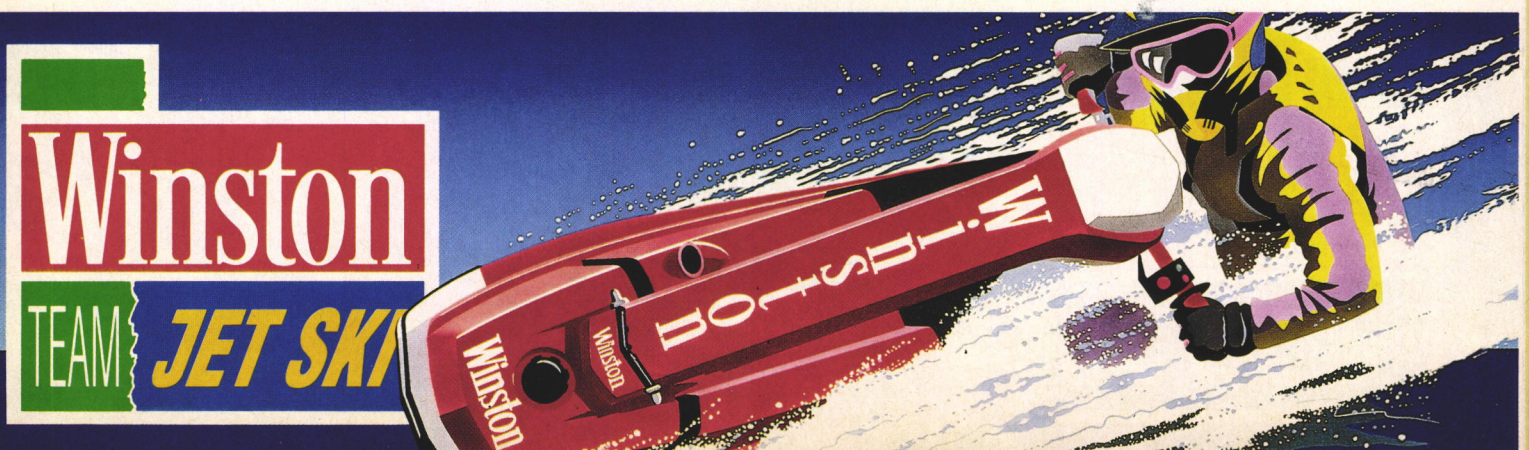
Josep Mª Casafont volvió a hacer doblete en las categorías Limited y Modified, cosa que no sucedía desde hace varias temporadas. En las dos categorías parece que la pugna por el primer puesto va a ser la misma durante todo el Campeonato entre Casafont -con Kawasaki- y Doménech -con Yamaha-, siendo Álex Velasco el 3º en discordia, pues estos tres pilotos suelen doblar a todos los demás en Limited. No obstante, cualquier descuido puede ser fatal, así le sucedió a Álex Velasco en la 1ª manga de Limited, cuando fue penalizado con una vuelta por saltarse una boya, clasificándose 4º en esa manga. En realidad, Velasco se dio cuenta de su error, pero la trazada que realizó para recuperar la boya fue tan incorrecta como la primera, así que se quedó con una vuelta menos. Esa manga fue para Casafont, seguido de Doménech -que marcó la vuelta más rápida- y Felipe Gabaldón, siendo Velasco 4º. Casafont, Doménech, Velasco y Lladó fueron los primeros en la 2ª manga, marcando Velasco el mejor crono. Es significativo que los pilotos más rápidos no ganaron las mangas, sino los más regulares.

En Modified, la lucha fue mucho más interesante, pues son más numerosos los pilotos que optan a podium. La primera manga fue para Casafont, seguido de Doménech, Alberto Torres y Alejandro Sanchís, siendo Álex Velasco el 5º. Pero en la 2ª manga fue Doménech quien salió en cabeza, iniciando Casafont una persecución desesperada, que parecía iba a ser infructuosa cuando, en el transcurso de la 7ª vuelta, la Yamaha de Doménech se paró incomprensiblemente durante medio minuto. Lo suficiente para que le adelantase Casafont. El ítalo-alicantino Amleto Porro fue tercero en esta manga, pero Velasco fue 4º consiguiendo sumar los puntos suficientes para subir al cajón.

Con este resultado, Casafont lidera destacado la general en Limited y se sitúa primero en Modified, con los mismos puntos que Doménech.

CASANOVAS EN SPORT Y J.L. EN BIPLAZAS

El malagueño José Mª Casanovas se adjudicó la victoria en la categoría Sport, tras dominar con autoridad las dos mangas. Sin embargo, Casanovas se llevó un buen susto cuando le comunicaron que había sido penalizado con una vuel-



Sin haber ganado todavía ninguna carrera, Federico Jerónimo encabeza la clasificación general, después de sus dos segundos puestos en Zaragoza y Vilanova.

ta en la primera manga, por saltarse una boya, nada menos que la de meta. Afortunadamente para él, cuando eso sucedió había doblado a todos los demás pilotos menos a Santaularia, de modo que aún fue 2º en esa manga, siendo Ernesto Turégano 3º y Agustín Durán 4º.

Javier Bravo, vencedor en Zaragoza, sólo pudo completar 4 vueltas a causa de problemas mecánicos. Por si esto fuera poco, en la salida de la 2ª manga, Bravo sufrió una caída que obligó a parar la carrera. Según especifica el Reglamento, cuando esto sucede, el responsable de la parada de carrera no puede volver a salir, de modo que Bravo se quedó sin puntos en esta ocasión. En le reinicio, Casanovas ganó la manga, seguido de Agus Durán y de Turégano.

Las mangas de Biplazas fueron las más complicadas de la jornada. En la primera se soltó una boya, en la 6ª vuelta, originándose un pequeño caos. Uno de los jueces se situó con su lancha en el viraje para señalar el recorrido correcto, pero el lío fue, de todos modos, considerable. Además, en la 2ª manga volvió a suceder lo mismo en otra boya, viéndose obligados los comisarios a parar la carrera en la 7ª vuelta. El resultado oficial de la 1ª manga dio a J.L. Álvarez como vencedor, seguido de Carlos Font, al que adelantó en un despiste en la última recta, y de Carlos Rubio, todos con Bombardier XP. "Toñejo" Rodríguez -con Yamaha Wave Raider- encabezó la carrera hasta la 4ª vuelta, pero fue víctima de problemas mecánicos, sin embargo "Toñejo" tuvo la habilidad de mantenerse en carrera lo suficiente para puntuar. No tuvo tanta suerte Pere Rusiñol, con Polaris 750, pues su moto se paró en la 1ª manga pero ganó la 2ª. Si hubiera conseguido algunos puntos en la 1ª, quizás se hubiera adjudicado la carrera o, al menos, un puesto en el podium. Al final, los pilotos de los equipos teóricamente más fuertes, Winston y Larios, que además son los co-patrocinadores del Campeonato, no ganaron ninguna categoría, lo que demuestra que no hay enemigo pequeño y que patrocinar el Campeonato no comporta ninguna ventaja en el agua. Faltaría más.

EL ANIMAL ESTÁ SUELTO. Eso dicen todos cuando ven aparecer a J.L. Álvarez. Tranquilos... La frase en cuestión constituye el eslogan de la nueva película de Jack Nicholson y Michelle Pfeiffer, titulada "El Lobo". La película está producida por Columbia, empresa que patrocina a J.L., y la frase se lee en la moto y en el furgón del madrileño.

ASEGURAN los promotores de las carreras que, entre las regatas de Zaragoza y Vilanova, han sufrido desperfectos doce boyas. Cada vez que una boya se rompe o se suelta se crea un lío descomunal en las mangas respectivas. O se utilizan boyas mejores o habrá que ir pensando en penalizar a los pilotos que las embisten despiadadamente.

POR CIERTO, las boyas rotas siempre son rojas, las que señalan el giro a izquierdas. Está claro que los pilotos españoles giran a la derecha con menos ganas.

TOÑEJO RODRÍGUEZ sufrió un preocupante accidente durante la tarde del sábado. Cuando estaba probando la moto por libre y regresó a tierra, no se dio cuenta de que estaba puesta la goma que señala la línea de salida y colisionó con ella en el cuello. El susto fue grande pues muchos recordaron lo sucedido al Duque de Cádiz.

LA PRÓXIMA REGATA se disputará en La Manga del Mar Menor (Murcia) los días 23 y 24 de julio. El emplazamiento exacto está aún por determinar.

CLASIFICACIONES

650 Estándar

1	Daniel Díaz	Yamaha	40
2	Óscar Velasco	Yamaha	34
3	Marc Vila	Yamaha	30

750 Estándar

1	Asier Santamaría	Kawasaki	37
2	Federico Jerónimo	Yamaha	37
3	Aitor Bilabao	Kawasaki	30

Limited

1	J.M. Casafont	Kawasaki	40
2	David Doménech	Yamaha	34
3	Álex Velasco	Yamaha	28

Modified

1	J.M. Casafont	Kawasaki	40
2	David Doménech	Yamaha	34
3	Álex Velasco	Yamaha	24

Sport

1	J.M. Casanovas	Yamaha	37
2	Xavier Santaularia	Yamaha	31
3	Agustín Durán	Yamaha	30

Biplazas

1	J.L. Álvarez	Bombardier	35
2	Carlos Font	Bombardier	34
3	Lunier Pereira	Bombardier	22

CLASIFICACIÓN GENERAL
(2 regatas)

650 Estándar

1	Daniel Díaz	Yamaha	37
2	Marc Vila	Yamaha	35
3	Juan Royo	Yamaha	22

750 Estándar

1	Federico Jerónimo	Yamaha	34
2	Asier Santamaría	Kawasaki	33
3	Amador Ferrer	Kawasaki	28

Limited

1	J.M. Casafont	Kawasaki	40
2	David Doménech	Yamaha	34
3	Álex Velasco	Yamaha	30

Modified

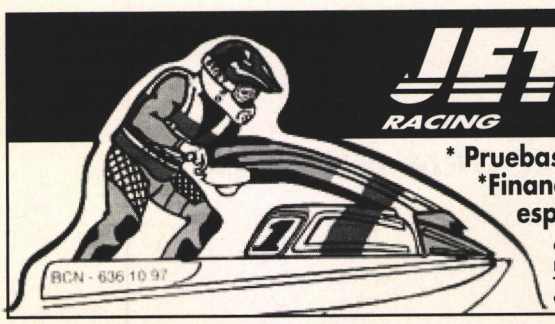
1	J.M. Casafont	Kawasaki	37
2	David Doménech	Yamaha	37
3	Álex Velasco	Yamaha	30

Sport

1	J.M. Casanovas	Yamaha	37
2	X. Santaularia	Yamaha	32
3	Agustín Durán	Yamaha	28

Biplazas

1	J.L. Álvarez	Bombardier	35
2	Carlos Font	Bombardier	34
3	J.C. Rubio	Bombardier	31



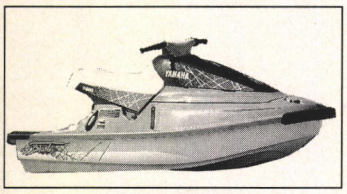
JETS MARIVENT
RACING ESPAÑA
Nº1
* Pruebas * Motos Ocasión * Centros de prueba * Servicio técnico
*Financiación * Competición * Exposición * Accesorios * Ofertas especiales * Como establecer un alquiler * Servicio recambio 24 horas
Concesionario Oficial: Jet Ski YAMAHA
Port Ginesta locales 701-702. Apdo. Correos, 229, 08860 CASTELLDEFELS
Tel.: (93) 636 10 97 / 636 23 37, Fax. (93) 636 08 80
Concesionarios Jets MARIVENT en toda España.

JET PERFORMANCE

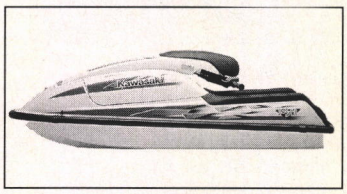
Tel.: (93) 877 13 22
(908) 59 43 98
BARCELONA

Tel.: (91) 415 05 63
(908) 81 26 69
MADRID

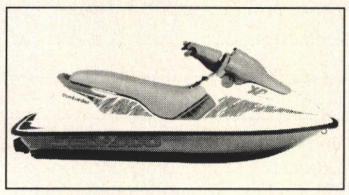
¡MOJATE POR MUY POCO DINERO!



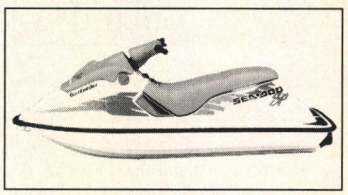
BLASTER



SX 750



XP 650



SP 580

¡PRECIOS SIN COMPETENCIA!

*** Servicio 24 horas** *** Envios a toda España**

DAVID DOMENECH
LIDER CAMPEONATO ESPAÑA CATEGORIA MODIFIED

OSCAR VELASCO - 2º Clasificado Categoría 650 Standard.
MARC VILA - 3º Clasificado Categoría 650 Standard.
ALEX VELASCO - 3º Clasificado Categoría Límited.
XAVI SANTAEULARIA - 2º Clasificado Sport Class.
DAVID DOMENECH - 2º Clasificado Categoría Límited y 2º Clasificado Categoría Modified.

TRIAL

CAMPEONATO DE ESPAÑA
CADETE-JÚNIOR-VETERANOS
PAJARES (ASTURIAS)

CAMBIO DE LIDERES

EXCEPTO EN VETERANOS, DONDE CARLES CASAS SIGUE DOMINANDO A PLACER, LAS DISTINTAS CATEGORÍAS HAN CAMBIADO DE LÍDERES TRAS EL TRIAL DE PAJARES. EN ÉL, LOS MEJORES FUERON HÉCTOR ESCORIHUELA, MARC FREIXA Y EL YA MENCIONADO CARLES CASAS.

Texto: Ángel Fernández
Fotos: Miguel Cuadrado

Gracias a su triunfo, Escorihuela es el nuevo líder en Júnior.

El magnífico Paraíso Natural de Puerto Pajares, y más concretamente la Estación de esquí de Brañillín, sirvió de incomparable marco para volver a ver en acción a los mejores Júnior, Cadetes y Veteranos de nuestro país. Y dado que Asturias acogía por vez primera una prueba del nacional, la expectación en torno a este trial era máxima.

El Moto-Club Cuenca-Minera, que contó con el apoyo de todos los clubs trialeros de Asturias (Sellón, de Infiesto, Fiasco, de Avilés, y Fai Fumo, de Laviana) se encargaron de llevar a buen término un trial cuyo duro recorrido puso a prueba a los asiduos al nacional Júnior. El fin de semana no propiciaba buenos augurios por la climatología, ya que niebla y lluvia amenazaban con convertir la prueba en mucho más dura de lo que fue. Sobre todo para los Cadetes, menos avezados al barro de esta región.

José Manuel Alcaraz, segundo, estuvo por fin entre los mejores.

Sobre 8 kilómetros se trazó un recorrido donde se encontraban 14 zonas para los Júnior y 10 para los Veteranos y Cadetes, al cual tenían que dar 3 vueltas. La masiva participación obligó a la organización a ampliar el tiempo y aun a su pesar, muchos penalizaron *"por culpa de los Cadetes y sus mochileros"*, según otros. Lo que sí es seguro es que el grado de dificultad era alto, y que cada zona contaba con tres o cuatro pasos difíciles de superar.

En cuanto al trial, decir que Héctor Escorihuela supo imponerse de forma clara en Júnior, situándose al final por delante de un José Manuel Alcaraz que por fin recuperó un puesto entre los de cabeza, y esto le sitúa como nuevo líder de un campeonato que tenía a Jordi Estany como máximo favorito.

Por su parte, Marc Freixa conquistó su segunda victoria de la temporada en Juveniles, lo que añadido al hecho de que Sergio León, el líder, sólo pudo ser quinto en este trial, le dio el liderato provisional por delante de Jordi Pascuet, segundo en el campeonato y en este trial.

Y en Veteranos poca historia, puesto que Carles Casas volvió a situar su Montesa en primera posición. De forma clara y contundente, y de nuevo por delante de Jaime Subirá y Pere Anton Mill.

Marc Freixa repitió victoria en Juveniles.

RESULTADOS

Júnior

1	Héctor Escorihuela	Beta	43	30	31		104
2	José M.Alcaraz	Gas-Gas	36	35	42		113
3	Josep Guardiola	Beta	42	43	34		117
4	Sergi Bellavista	Beta	42	34	36	6	118
5	Marc Catlla	Gas-Gas	42	42	36	1	124
6	Guillermo De Paff	Gas-Gas	38	48	39		125
7	Jordi Estany	Beta	40	38	48	3	126
8	Manuel Castillo	Gas-Gas	49	45	38	6	130
9	Francisco Gisbert	Gas-Gas	45	43	37		131
10	Santiago Espada	Gas-Gas	56	42	43	2	144

11.Sergio Puyo 149; 12.Sergio Saiz (Beta) 150; 13.Melcior Faja (Montesa) 152;14.Beltrán Hernando (Gas-Gas) 155; 15.Ricard Alcaraz (Gas-Gas) 156; 16.Jorge Suárez 167; 17.Eduardo Álvarez 171;18.Alberto Pérez.172; 19.Bruno Álvarez (Gas-Gas) 179; 20.Fernando Campelo 186; 21.Rubén Fernández 187; 22.Alfredo Iglesias 188; 23.Enrique Ritcher 202; 24.Eduardo Luengas 204; 25.Alberto Cabanes 211.

Cadetes

1	Marc Freixa	Gas-Gas	15	18	19	6	58
2	Jordi Pascuet	Fantic	19	11	28	2	60
3	Albert Cabestany	Gas-Gas	26	23	13		62
4	Victor Ares	Gas-Gas	19	18	19	10	66
5	Sergio León	Beta	25	21	20		66
6	Christian Ardévol	Beta	21	21	28	4	74
7	David García	Gas-Gas	28	29	19		76
8	Xavier Galindo	Beta	27	25	24		76
9	Xavier Casas	Gas-Gas	31	21	23	2	77
10	Santi Navarro	Beta	36	20	22		78

11.Adriano Carnes 79; 12.Gonzalo Rodríguez (Beta) 84; 13.Daniel Cuerdo (Gas-Gas) 86; 14.Israel Peña (Beta) 87; 15.David Verdeja (Gas-Gas) 91; 16.Joan Busquets 92; 17.Adam Raga (Gas-Gas) 94; 18.César Sánchez (Beta) 95; 19.Chema de Vicente (Gas-Gas) 98; 20.David Fernández (Beta) 100; 21.Jacobo Diez (Gas-Gas) 103; 22.Israel Escalera 103; 23..José Mª Merino (Gas-Gas) 107.

Veteranos

1	Carles Casas	Montesa	14	5	6		25
2	Jaume Subirà	Fantic	18	11	12		41
3	Anton Mill	Aprilia	17	14	11		42
4	Angel Leiros	Beta	18	17	15	4	54
5	José L.Rodríguez	Gas-Gas	20	21	23		64
6	Jose Casademont	Gas-Gas	22	22	21		65
7	Javier Rives	Gas-Gas	27	24	26		77
8	Ricardo Martinez	Montesa	27	28	24		79
9	Miguel Marcote	Gas-Gas	26	29	31		86
10	Luis Mª Quintana	Gas-Gas	35	30	25		90

11.Francisco Boaba (Gas-Gas) 91; 12.José A. Castro (Gas-Gas) 92; 13.Alejandro Mata 93; 14..Eugenio Carnera (Beta) 110.

PUNTOS

JÚNIOR

1	Escorihuela	58
2	Estany	66
3	Castillo	53
4	Pfaff	48
5	Catllá	46
6	J.M.Alcaraz	46
7	Gispert	43
8	Bellavista	43
9	Guardiola	43
10	Faja	42
11	Puyo	33
12	Lechuga	16
13	Moliner	15
14	Hernando	15
15	Espada	13
16	R.Alcaraz	12
17	Mas	10
18	Saiz	10
19	Cabanes	5
20	Sentías	3
21	Esquinas	2
22	Ares	1
23	Lázaro	1
24	Hidalgo	1

CADETES

1	Freixa	55
2	Pascuet	49
3	León	48
4	Cabestany	39
5	Ares	35
6	Ardévol	30
7	Carnés	25
8	García	20
9	Galindo	19
10	Casas	16
11	Navarro	14
12	Rodríguez	10
13	Busquet	8
14	Casas	7
15	Vera	6
16	Pascual	5
17	Cuerdo	3
18	Peña	2
19	Verdeja	1
20	Sánchez	1

VETERANOS

1	Casas	80
2	Subirá	66
3	Mill	60
4	Rivas	41
5	Casademunt	39
6	Sogorb	24
7	Selma	21
8	Arocas	21
9	J.L.Rodríguez	20
10	Riera	17
11	Membrives	15
12	Leiros	13
13	Rives	13
14	Tabares	12
15	Garrido	11
16	Marcote	10
17	Picanyol	9
18	Sala	8
19	Martínez	8
20	Quintana	8
21	Boaba	5
22	Castro	4
23	Mata	3
24	Vez	3
25	A.Rodríguez	2
26	Carnero	2
27	Palomino	1
28	Campoy	1
29	F.López	1

SOLO ACCESORIOS

SAFE MOTOS

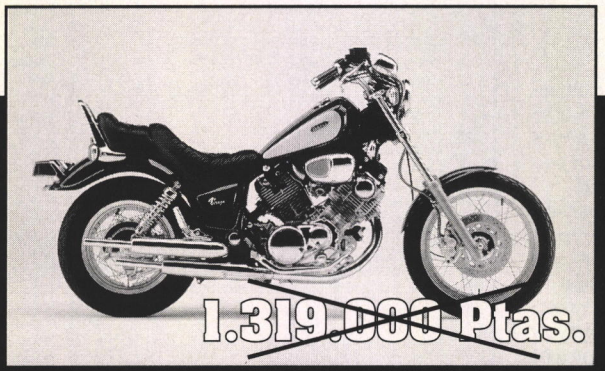
¡SUPER OFERTAS!

~~949.000 Ptas.~~

XV 535 910.000 Ptas.
IVA e impuesto matriculación incluido

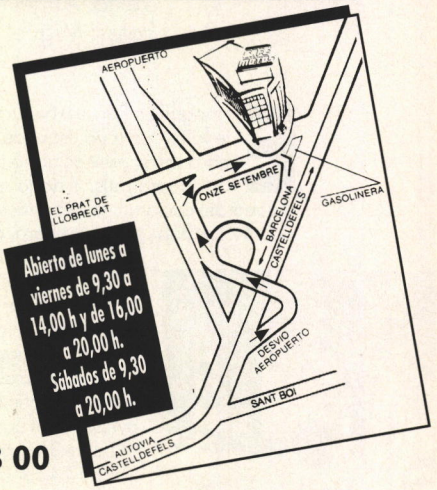
~~1.020.000 Ptas.~~

XV 535sp. 960.000 Ptas.
IVA e impuesto matriculación incluido



~~1.319.000 Ptas.~~

XV 750 '94 1.120.000 Ptas.
modelo de '94 al precio del '93
IVA e impuesto matriculación incluido

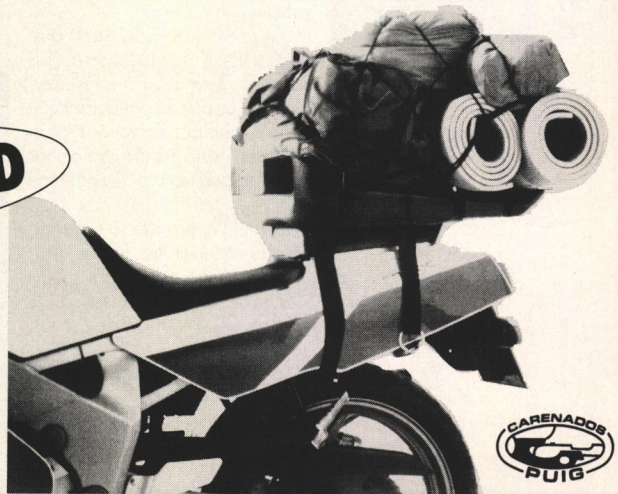


Montsià, 2
Parque Emp.Mas Blau
Autovía Castelldefels
(Acceso Aeropuerto)
Tel.: (93) 478 78 00
Fax. (93) 478 72 24
08820 EL PRAT DE LLOBREGAT (Barcelona)

Fabricación de equipos y accesorios PUIG para tus dos ruedas "DISFRUTA SUS VENTAJAS"

- CARENADOS
- CUPULAS DE CARENADO ORIGINALES
- SEMICARENADOS
- CARENABRIS
- MALETAS LATERALES
- PLACAS PORTAFAROS
- BAULETES NORMALIZADOS
- BAULETES ESPECIALES (PIZZAS)
- ESPEJOS RETROVISORES
- DEPOSITOS PARA GASOLINA
- PORTAEQUIPAJES ESPECIALES

NOVEDAD



Te agradecemos pidas información a MOTOPLASTIC S.A.Tel.: (93) 49 06 33 - 849 08 67 Fax. (93) 849 09 88

DE VENTA EN LOS PRINCIPALES ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO

Ref.0837
TRANSBAG: Plataforma portaequipajes extraíbles de medidas máximas 630x410 especial para toda clase de motocicletas Racing.

SOLO ACCESORIOS

¡NUEVO!

Si tu moto es tu mejor amiga alimentala con lo mejor.

Y lo mejor para tu moto es **KLEEN FUEL**, el reactivo optimizante de la combustión para motos de 2 y 4 tiempos.

Con KLEEN FUEL:

1. Aumentarás el repris de tu moto.
2. Aumentarás hasta un 15% la velocidad punta.
3. Disminuirás el consumo entre un 8 y un 15%.
4. Eliminarás la emisión de carbonilla en el tubo de escape.
5. Limpia bujías y segmentos.
6. Reducirás la temperatura de emisión de gases, (menos fatiga para el motor).
7. Disminuirás la contaminación.
8. Mejorará el arranque en frío, (alargarás la vida de tu motor).
9. Mayor velocidad de ignición.
10. Ahorrarás tiempo y dinero en mantenimiento.
11. Podrás usar Super sin plomo sin perder potencia.
12. Protege contra la corrosión (motonaútica).
13. Evita la formación de hongos en el combustible (motonautica).

CUPON DE PEDIDO

NOMBRE Y AP.:
CALLE:
CIUDAD:
MEJOR HORA:
PROVINCIA:
TELEFONO:

SI DESEO RECIBIR CONTRAREEMBOLSO UN BOTE DE KLEEN FUEL

¡LLAMANOS! ¡OCASION UNICA!

ENVIA TU CUPON DE PEDIDO O LLAMA A:

Dinaprose

Plaza Príncipe de España 1
28400 C.VILLALBA (Madrid)
Tel.: (91) 851 98 64
Fax. (91) 851 12 87

Recibirás un bote de KLEEN FUEL válido para hasta 10.000 Km. de descanso para tu motor, así como su dosificador y un informe riguroso sobre la eficacia de este optimizante. POR 2.990 Ptas. (todo incluido)

seco moto

MOTOS OFICIALES, MOTOS DE IMPORTACION, MOTOS DE 2ª MANO. COMPRAMOS MOTOS USADAS. PRECIOS ESPECIALES A TIENDAS.

C/ Atocha, 90
Tel.: (91) 528 22 65
Fax. 527 32 73
Madrid

HONDA	
GL	1500
CBR 1000	94
VT 1100	94
CBR 900	94
CB 1000	94
PC 800	94
CB 750	94
VFR 750	94
VF 750	94
CBR 600	94
CB 500	94
AFRICA TWIN	94
TRANSALP	94
DOMINATOR	94
XR 600	94
XR 650	94
VT 600	94
SPAZIO 250	94

KAWASAKI	
ZZR 1100	94
ZEPHYR 1100	94
ZEPHYR 750	94
ZXR 750	94
ZZR 600	93-94
ZEPHYR 550	94
VULCAN 500	94
KLX 650 R	94
GPZ 500	94
ZXR 400	94
ZX9 R	94
YAMAHA	
V MAX 1200	94
FZR 1000	94
XV 1100	94
XV 750	94
YZF 750	94
TDM 850	94

GTS 1100	94
XTZ 660	94
XT 600	94
DIVERSION	94
XV 535	94
FZR 600	94
TT 600	94
XV 250	94
SUZUKI	
GSX 1100R	94
VS 1400	94
VS 800	94
GSX 750 R	94
GSX 750 F	94
GSX 600	94
GS 500 E	95-94
BANDIT 400	94
DR 650 R	94
DR 650 S	94
RGV 250	94

MOTOCROSS

CAMPEONATO DE EUROPA 250

REP.CHECA Y FRANCIA (5ª Y 6ª)

REMONTADA DE AVILES

El piloto granadino, David Avilés, ha remontado en esta segunda mitad de campeonato hasta la 5ª posición final, gracias a las dos victorias conseguidas en España y Francia, y al segundo puesto de la República Checa -en Francia consiguió el mejor tiempo para parrilla-. Lo malo fueron las tres mangas restantes de estas carreras, en las que sólo pudo sumar 7 puntos, y que le han apartado de la lucha por el Campeonato.

Pero quien hizo un gran final de temporada fue el sueco Andreas Dygd, que se ha proclamado Campeón de Europa en la última manga, en la que el hasta entonces líder, Caprani, caía en la última vuelta y era también superado por Massimo Zambon.

Del resto de españoles, Javi Fernández conseguía una séptima posición en Checia, mientras en Francia, después de una fantástica 7ª posición en parrilla, se iba por los suelos en la primera manga, cuando rodaba en segunda posición, a rueda de Magnusson. Acabó en caída lo que podría haber sido un gran resultado.

Colomer fue más regular, ya que, a pesar de las malas salidas, consiguió coger puntos en tres de las cuatro mangas, lo que le ha llevado al 10º puesto final en el Campeonato de Europa.

Mataix, el que era, a principio de Campeonato, nuestra mayor baza -partía con el dorsal nº6-, no tuvo la suerte a su lado y, después de ser 11º en la primera manga de Checia, salió al preparque de la segunda con problemas mecánicos y tuvo que abandonar. A Francia no acudió, al igual que Remacho, este último por problemas físicos. Por último, Rendueles, ausente en Checia a consecuencia de la caída sufrida en Jerez, estuvo en la última cita, pero no estaba en condiciones, por lo que no pudo sumar ningún punto./Mariano Herranz.

David Avilés finalmente ha conseguido remontar hasta la quinta plaza final.

Un final de temporada explosivo ha llevado a Andreas Dygd a proclamarse Campeón de Europa.

RESULTADOS REP.CHECA

P.	Piloto	Marca	País	1M.	2M.	Tot.
1	A.Dygd	Yamaha	SUE	13	20	33
2	M.Zambon	Kawasaki	ITA	20	13	33
3	M.Caprani	Kawasaki	DIN	17	10	27
4	D.Avilés	Kawasaki-Vitess-Km.2	ESP	9	17	26
5	M.Beltrami	Yamaha	ITA	10	15	25
6	M.Pedrassi	Kawasaki	ITA	15	—	15
7	M.Dal Bosco	Honda	ITA	6	7	13
8	M.Baborovsky	Yamaha	CHE	7	6	13
9	O.Vromans	Honda	HOL	—	11	11
10	K.Advokaat	Honda	HOL	8	3	11
12	J.Fernández	KTM-Rubio	ESP	—	9	9
14	X.Colomer	Kawasaki-J.Cros	ESP	1	5	6
15	A.P.Mataix	Suzuki-Import Cross	ESP	5	0	5

RESULTADOS FRANCIA

1	A.Dygd	Yamaha	SUE	20	17	37
2	M.Zambon	Kawasaki	ITA	15	11	26
3	S.Anderson	Honda	SUE	10	15	25
4	M.Beltrami	Yamaha	ITA	11	13	24
5	F.Magnusson	Honda	SUE	17	7	24
6	D.Avilés	Kawasaki-Vitess-Km.2	ESP	—	20	20
7	J.Jarvis	Honda		8	9	17
8	K.Advokaat	Honda	HOL	6	8	14
9	M.Dal Bosco	Honda	ITA	13	—	13
10	R.Verstegen	Yamaha	HOL	2	10	12
13	X.Colomer	Kawasaki-J.Cros	ESP	7	—	7

Clasificación final: 1 Dygd, 167; 2 Zambon, 159; 3 Caprani, 152; 4 Dal Bosco, 111; 5 Avilés (Kawasaki-Vitess-Km.2), 104; 6 Vromans, 95; 7 Beltrami, 82; 8 Baborovsky, 73; 9 Advokaat, 61; 10 Colomer (Kawasaki-J.Cros), 60... 14 Fernández (KTM-Rubio), 35; 16 Mataix (Suzuki-Import Cross), 29; 24 Rendueles (Honda-El Gaitero), 15; 26 Remacho (Kawasaki-Navarro), 12;

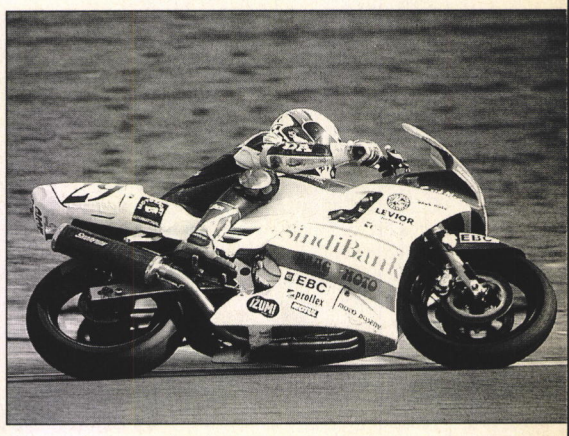
RESISTENCIA

CTO. CATALUNYA

1ª de 3

GRAU-RIBA, SIN DORMIRSE

Marc Grau (29) cogió la cabeza en la misma salida, y sus compañeros Quesada-Oliver (31) les guardaron las espaldas durante las 4 Horas. Los hermanos Vega Penichet (16) subieron al pódium absoluto, además de ganar en Sport Producción. Marzo-Díaz (6) acabaron cuartos.



Pere Riba, el día que regresó a Supersport, volvió a ser el hombre más rápido de la pista.

QUE MARC GRAU Y PERE RIBA ERAN LA PAREJA ESTELAR DE ESTAS 4 HORAS QUE DEVOLVÍAN LA OLVIDADA ESPECIALIDAD -EN ESPAÑA- A LOS CIRCUITOS ERA ALGO OBVIO.
PERO LO QUE NADIE PUDO PENSAR ES QUE SUS PROPIOS COMPAÑEROS DE EQUIPO, LOS JÓVENES JUAN CARLOS QUESADA Y DANIEL OLIVER, LES PLANTARAN CARA HASTA LA CAÍDA DE LA BANDERA.

J.P. Juanpere

■

La organización correspondió al propio Circuit de Catalunya que, en colaboración directa con la FCM, entidad que convocaba el campeonato, dejaron evidenciar algún rastro de óxido, tanto en las verificaciones administrativas como en pequeños detalles propios de la misma realización de la carrera. Y es que eran demasiados años sin Resistencia.

Marc Grau tomaría el mando desde que Andrés Pérez Rubio, invitado -y homenajeado especial-, diera la salida empuñando la enseña catalana.

Pere Riba, que reaparecía en Supersport tras una temporada sin subirse a una 4T, enseñaba los dientes a todo el mundo, demostrando que no se le ha olvidado nada de su buen hacer, siendo el único piloto que bajó de los dos minutos en entrenos y quien marcó la vuelta rápida absoluta de carrera, ya en su primer relevo.

Juan Carlos Quesada, el hijo de un muy feliz Bartolo Quesada (y es que no cada día se firma un doblete, ¿verdad?), y Daniel Oliver se mantenían en una cómoda segunda posición, cómoda pero sin perder de vista a sus "jefes de filas", redondeando el día de Drug Moto, y por delante de los madrileños hermanos Vega Penichet, que ganarían en Sport Producción sobre una CBR900.

Alan Jackson y Ricardo de la Flor llevaron la RC30 de Tonan al primer puesto de Superbikes tras un buen trabajo en continua remontada (iban décimos en la primera hora de carrera), dejando la segunda plaza de la categoría a la única Ducati en pista, una bella 851, venida directamente de la comarca de Osona y pilotada por Miquel Climent y Josep Puigdesens.

Pero quienes mejor se lo pasaron, con sendas carreras llenas de altibajos en la clasificación, pero firmando un par de actuaciones antológicas, serían las dos monocilíndricas 4T inscritas por Santi Prat/Juan Martos (Prova 600, motor Honda) y Lluís Graells/Manuel Gragera (Lara 660, motor Yamaha).

Una divertida carrera con buena inscripción y mejor ambiente.

CLASIFICACIÓN 4 HORAS

1	Grau-Riba	Honda	SSP	113 v.
2	Quesada-Oliver	Honda	SSP	113
3	Vega-Vega	Honda	SPP	107
4	Marzo-Díaz	Honda	SPP	104
5	Jackson-De La Flor	Honda	SBK	104
6	López-Manzanera	Honda	SPP	103
7	Pérez-Monge	Yamaha	SPP	103
8	Climent-Puigdesens	Ducati	SBK	103
9	Barrufet-Manzano	Kawasaki	SBK	103
10	Serra-Muntana	Kawasaki	SPP	102

11. Prat-Martos; 12. Graells-Gragera; 13. Aranda-Benaiges; 14. Pallas-Cestau; 15. Bofill-Sañe; 16. Tomás-Soldevila; 17. Fernández-Fernández; 18. Sastre-Pulido; 19. Caballé-Becacha; 20. Roca-Luna; 21. Miró-Gregorio; 22. Palomino-Guzmán; 23. Ponce-Pascual.

Vuelta rápida: Grau-Riba (Honda CBR600) 2'00.68 a 141'608 km/h.

LOS XAUS BARREN EN CLÁSICAS

Son padre e hijo, y partieron a lomos de una modesta BMW R90S, en la categoría de Clásicas Sport, y el chico ya la lió en entrenamientos, cuando consiguió la pole por delante de un auténtico enjambre de Ducati 900SS, modelo mucho más competitivo... sobre el papel.

En carrera, repetición de la jugada, con Rubén remontando puesto tras puesto de forma imparable hasta llevar al equipo a un triunfo incuestionable por delante de los hermanos Riviere, Garriga-Murillo y Musull-Massip, los tres equipos sobre Ducati. Y es que la diferencia de nivel en el pilotaje resultó insalvable.

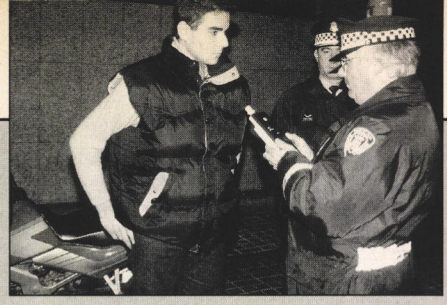
Los hermanos Busquets llevaron a la segunda BMW a la quinta plaza, justo por delante de los hermanos Naveros (¡entre familias anda el juego en Resistencia!), mientras el padre de los primeros, el mítico José Mª Busquets, se retiraba al gripar el cigüeñal.

CLASIFICACIÓN 3 HORAS

1	Xaus-Xaus	BMW	SP	74 v.
2	Riviere-Riviere	Ducati	SP	73
3	Garriga-Murillo	Ducati	SP	73
4	Musull-Massip	Ducati	SP	72
5	Busquets-Busquets	BMW	SP	70
6	Naveros-Naveros	BMW	SP	68
7	Sánchez-Sánchez	BMW	SP	68
8	Cortiella-Sierra	Montesa	GP	66
9	Sanjuán-Joaniquet	Ossa	GP	65
10	Trepat-Batlle	Ossa	GP	65

11. Boquet-Alvarez; 12. Iguain-Vilaplana; 13. Sánchez-Sánchez; 14. Coronilla-Barrera; 15. Berdie-Mas; 16. Sendrós-Riera; 17. Jiménez-González; 18. Carrau-Carrau.

Vuelta rápida: Xaus-Xaus (BMW R90S) 2'14.91 a 126'664 km/h.



SE PONE EN MARCHA LA CAMPAÑA "SITGES, RUTA SEGURA"

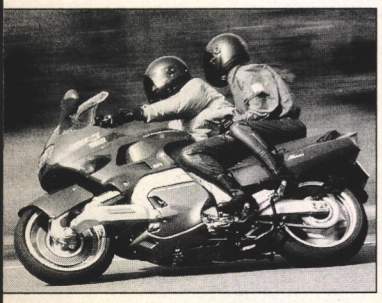
WAYNE RAINEY APADRINA EL PROYECTO

Muchos de los accidentes mortales que ocurren en nuestras carreteras tienen lugar durante las noches del fin de semana. Las ganas de diversión, el abuso del alcohol, los excesos de velocidad y el sueño acaban formando un cóctel mortal que cada sábado de madrugada cuesta la vida a muchos jóvenes. De todos estos factores, quizás sea el del consumo de bebidas alcohólicas el que requiera de un mayor esfuerzo de sensibilización entre los conductores. Por eso, acaba de ponerse en marcha, en la bonita villa costera de Sitges -uno de los principales destinos de los "marchosos" barceloneses-, una iniciativa pionera en la lucha contra el alcohol en la conducción. Todos los viernes y sábados del mes de julio, entre las 11 de la noche y la 1 de la madrugada, y gracias a un acuerdo entre las administraciones públicas -Ayuntamiento, Consejo Comarcal, DGT y Generalitat- y Gremio de Hostelería de Sitges, se entregarán, a cuantos conductores se adhieran a la campaña, vales de libre acceso y consumiciones gratuitas de bebidas no alcohólicas en los bares y discotecas de moda. Con la campaña "Sitges, ruta segura" se intenta reducir drásticamente, y a corto plazo, la accidentabilidad. Y, sobre todo, y más a largo plazo, demostrar que es posible divertirse y pasar una noche "a tope" sin necesidad de beber alcohol. Pero lo más importante, además de los objetivos que persigue, es la persona que apadrina el proyecto: nada más y nada menos que Wayne Rainey. El californiano, residente habitual en Sitges, justificó su participación en el proyecto con unas palabras realmente emotivas: *"Todos sabéis por qué voy en una silla de ruedas. Mi accidente ocurrió en un circuito, durante una carrera del Campeonato del Mundo y en el ejercicio de mi profesión. Aun así, no voy a negar que ha sido un trance muy duro. Por eso, me aterra pensar que hay jóvenes que, en carretera abierta, pueden quedar en mi misma situación, o hacer quedar a otros, por algo tan estúpido como tomar una copa de más cuando se tiene que conducir".*

Rainey, que apoya varias instituciones de seguridad vial en los USA, se ha comprometido personal y activamente con la iniciativa de Sitges. De prosperar, seguro que la idea será imitada en otros lugares. Ya sabes, puedes pasártelo bien sin abusar del alcohol. ¿O vas a saber tú más que Rainey? - Gonzalo de Martorell.

CANADA EN MOTO

UNA MANERA DIFERENTE DE VIAJAR



Al llegar el verano, uno de los destinos que más se ha popularizado entre los amantes de los largos viajes y la naturaleza es Canadá. El enorme país americano reúne algunos de los paisajes y gentes más interesantes del continente. Los motoristas sabemos que la mejor manera de viajar y conocer un país así es en moto. Respirar el aire de las ciudades que se visitan, improvisar excursiones o llegar hasta lugares donde no llega nadie...

Sin embargo, no siempre es posible o rentable llevarse la moto a un destino tan lejano. Pues bien, nuestros compañeros de Aventurismo, que tienen el corazón repartido entre la moto y la aventura, han encontrado una solución. Además de llevar hasta el Canadá a todos los moteros con ganas de aventura, una vez allí les facilitan la posibilidad de alquilar una moto a un precio económico.

Los requisitos para poder alquilar una moto son: pasaporte y carnet de conducir en vigor, tarjeta de crédito VISA o American Express. Para las deportivas una edad mínima de 25 años y de 21 para las custom y trails.

Si deseas más información sobre cómo conocer Canadá en moto, puedes ponerte en contacto con Aventurismo en el telf: 93-431.55.33.

PRECIOS ALQUILER MOTOS EN CANADÁ

Yamaha Virago 1.100 c.c.	9.500 ptas.
Honda CBR 600	108.500 ptas.
Yamaha FZR 600	108.500 ptas.
Yamaha FZR 1000	115.000 ptas.
Yamaha GTS 1000	121.500 ptas.
Honda XR 600	85.000 ptas.
Yamaha XT 600	85.000 ptas.

Estos precios incluyen el alquiler durante una semana, 500 kilómetros, seguro a todo riesgo con franquicia, tasas e impuestos, y están sujetos a la posible fluctuación del dólar canadiense. Hay una tasa extra de 15.000 ptas. si se desea kilometraje ilimitado.

NOTAS

MÁS RADARES

La D.G.T. presentó el día 29 de junio, en el circuito del Jarama, sus nuevos radares móviles, que entrarán en funcionamiento a principios de julio. Los nuevos vehículos, denominados "cinemómetros", permiten identificar y fotografiar a los vehículos que circulen a mayor velocidad de la permitida mientras están en movimiento. Los nuevos coches, de marcas y colores variados, no tendrán identificación, aunque también se ha comentado que dispondrán de matrícula policial de la provincia en la que operen, y se complementarán con patrullas de motoristas o helicópteros para dar caza a los infames infractores. P.B.

MA ACCESORIOS
AVDA. DEL PUERTO 4-BAJO
ALTEA 03590. (ALICANTE). Tel.: (96) 584 14 38 Fax. (96) 584 55 51

DISTRIBUIDORES DE devil

IMPORTADORES OFICIALES DE MICRON PERFORMANCE EXHAUSTS

SI TIENES TU MOTO ACCIDENTADA Y EL PRESUPUESTO SUBE MUCHO... ¡LLAMANOS!

PANTALLAS
19.000 Ptas.
24.000 Ptas.
28.000 Ptas.

MINI PORTABULTOS
14.000 Ptas
CROMADO, BLANCO Y NEGRO

CONJUNTO DE ADHESIVOS

CARENADOS UNIVERSALES
PARA ACOPLAR AL FARO ORIGINAL O CONVERTIRLO EN BIFARO. PARA MOTOS QUE NO LLEVEN CARENADO DE ORIGEN.
KIT DE MONTAJE Y CUPULA 65.000 Ptas.
2 FAROS, CABLES, CUPULA Y KIT DE MONTAJE 80.000 Ptas.

CARENADOS REPLICAS
DESDE 45.000 Ptas.
COMPLETOS O POR PARTES

CUPULAS AHUMADAS
CUPULAS STANDED, TRANSPARENTE, AHUMADAS Y CON FLEQUILLO
NUEVO LOOK PARA VERANO
CUPULAS DE COLORES
ROJO, AZUL, VERDE Y VIOLETA

COLINES Solo SPORT
CBR 600 CBR 1000 GSX 600
RX 1000 GPZ 900 TZR 80/125
RG 125 GSX 750 R GPZ 750 S
FZ 600
desde 12.000 Ptas.

GPZ 500 S
CHAPAS LATERALES DESDE 22.000 Ptas.

FRONTAL BIFARO
CBR 600
CONVIERTE TU MOTO EN BIFARO SIN ROMPER EL ESTILO ORIGINAL. PRECIO INCLUYENDO 2 FAROS Y CABLES.
HONDA VF 500 VFR 750 CBR 600
YAMAHA RD 350 RD 500 XJ 600/900
SUZUKI GSX 1100 EF
KAWASAKI GPZ 500 S GPZ 600 R GPZ 900 RX 1000 GPX 600 GPZ 750 ZX 10 ZZR 600/1100 '92
desde 65.000,- Ptas.

SERVIMOS A TODA ESPAÑA

NUEVO ASFALTO

El pasado 30 de junio, la constructora Elsan presentó su nuevo sistema de pavimentación denominado "Pavidrem". Este asfalto ha comenzado a instalarse en las vías periféricas de Valencia y en la autovía de Madrid a Colmenar y presenta varias ventajas respecto a los firmes tradicionales.

El Pavidrem se instala en caliente con una máquina especial que riega prácticamente al mismo tiempo, de manera que se evita el ensuciamiento de la vía, requiere únicamente de 15 mm a 25 mm de espesor y reduce de manera importante la sonoridad de la rodadura, manteniendo una adherencia en mojado superior gracias a su superficie con drenaje superficial. Otras ventajas del Pavidrem es que permite la utilización inmediata de la vía y es más barato por su menor espesor.

Elsan también presentó sus pavimentos pigmentados, que permiten colorear la totalidad o parte de la vía de los colores escogidos, siendo especialmente útil en terrenos como túneles, vías para ciclistas, o zonas de visibilidad limitada en las que es necesario una perfecta diferenciación entre los carriles y el arcén. P.B.

RALLYE FARAONES

MÁS ATRACTIVO QUE NUNCA

El Rallye de los Faraones, que año tras año lidera Fenouil, se presenta en la próxima edición más atractivo que nunca. Fenouil no triunfó como director de carrera en el último Dakar, pero nunca nadie ha cuestionado su capacidad para hacer Los Faraones uno de los Raids más atractivos del mundo.

En esta ocasión, su incurable capacidad de superación le ha llevado a plantearse una carrera con interesantes novedades, entre las que sin duda destacan (siempre que la situación política lo permita) el unir Egipto e Israel, o lo que es lo mismo, el mundo árabe con el judío...

Ello incluye la travesía del desierto de Negrev. La carrera se dirigirá hacia El Sinaí, es decir, en dirección Oeste. Es el gran reto de Fenouil, que propone diez días de carrera (del 9 de octubre hasta el 19 del mismo mes), un total de 4.760 km, salida y llegada en el Cairo, paisajes de dunas y del increíble Mar Rojo.

Entre otras cosas, Fenouil quiere organizar una carrera de descenso, de 10 km de recorrido, sobre una pista de slalom marcada entre las dunas...

Las inscripciones se cierran el 15 de agosto y se prevé efectuar el embarco los días 22 y 23 de septiembre.

Para más información, podéis contactar con el Club Aventurismo./A.M.

CALENDARIO

LAS PRUEBAS DE ESTE FIN DE SEMANA...

FECHA	TÍTULO DE LA PRUEBA	ORGANIZACIÓN	LUGAR O CIRCUITO
16 JUL.	Supercross de Barajas **CAMPEONATO DE ESPAÑA**	Moto Club Barajas / T. 91-205 58 73	Barajas (M)
16-17 JUL.	Trial de Italia **CAMPEONATO DEL MUNDO**	F.M.I. / I-00196 ROMA	Cavedine
17 JUL.	Gran Premio de Francia **CAMPEONATO DEL MUNDO 125, 250 y 500**	F.F.M. / F-75011 PARIS	Circuito de Le Mans
17 JUL.	Superbikes en Austria **CAMPEONATO DEL MUNDO**	Oesterreichring Ges. M.B.H. / A-8720 SPIELBERG	Circuito de Osterreichring
17 JUL.	Europeo de Velocidad Rep. Checa **CTO. DE EUROPA 125, 250 y Superbikes**	AMK Banske Stavby / CS-434 01 MOST	Circuito de Most
17 JUL.	Motocross de San Marino **CAMPEONATO DEL MUNDO 125**	Federazione Sammarinese Motociclistica / 47031 SAN-MARINO	Borgo Maggiore
17 JUL.	Motocross de Finlandia **CAMPEONATO DEL MUNDO 250**	SML / SF-00241 HELSINKI	Heinola
17 JUL.	Motocross de Luxemburgo **CAMPEONATO DEL MUNDO 500**	M.U.L. Ettelbruck / L-9001 ETTELBRUCK	Folkendange
17 JUL.	IV Motocross Semana Cultural	Moto Club Trillo / T. 949-81 55 07	Trillo (GU)
17 JUL.	VI Cursa d'Automàtics S. Terra	Escuderia Premià / T. 93-752 36 17	Circuito Can Nolla

PRUEBA LA NUEVA GAMA DE YAMAHA

¡excitante!

YAMAHA
Marine

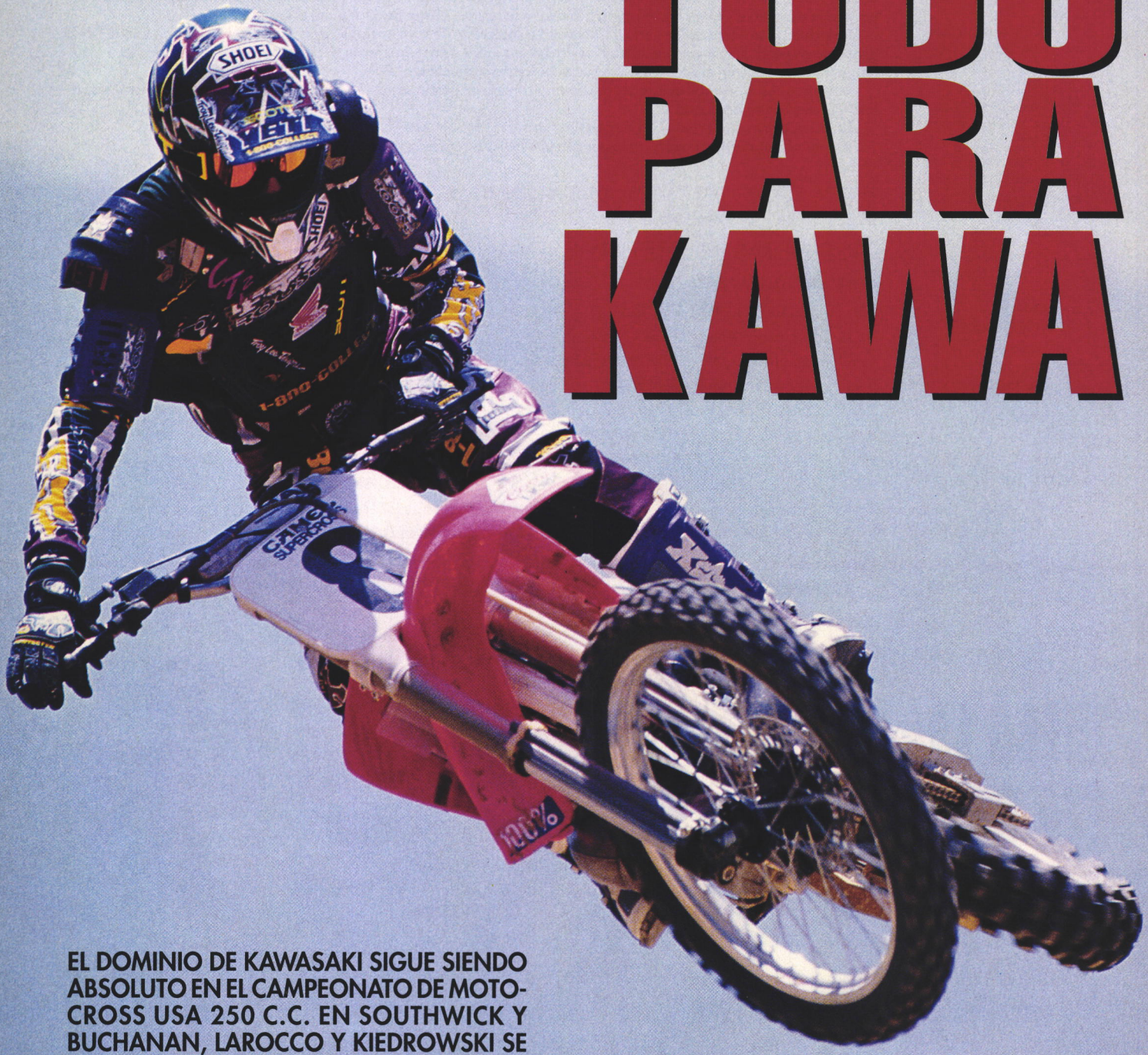
YAMAHA MOTOR ESPAÑA - DIVISION NAUTICA
Cea Bermúdez, 44 - 28003 MADRID
Telf.: (91) 534 82 51 Fax: (91) 554 88 23

MOTOCROSS USA

SOUTHWICK-BUCHANAN

5ª y 6ª DE 12

TODO PARA KAWA



EL DOMINIO DE KAWASAKI SIGUE SIENDO ABSOLUTO EN EL CAMPEONATO DE MOTOCROSS USA 250 C.C. EN SOUTHWICK Y BUCHANAN, LAROCCO Y KIEDROWSKI SE REPARTIERON LOS PUNTOS Y LOS PODIUMS POR IGUAL.
EN 125 C.C., LAS HONDA DE HENRY Y LAMSON DOMINAN LA PROVISIONAL, AUNQUE SEIS PILOTOS SE MANTIENEN CON IDÉNTICAS POSIBILIDADES.

Francisco Comuñas

Doug Henry se convirtió en el primer piloto en conseguir dos triunfos en 125 c.c., en un año donde la sorpresa salta a cada carrera.

A Mike Kiedrowski se le está atragantando su compañero de equipo. El californiano se ha encontrado con un hueso duro de roer.

Los chicos de Kawasaki siguen dominando a placer el Campeonato USA de Motocross en la cilindrada de 250 c.c. En los trazados de Southwick y Buchanan, Mike LaRocco y Mike Kiedrowski volvieron a subir a lo más alto del podium tras una carrera que dominaron a placer y por un igual.

La guerra que están manteniendo los dos hombres de Kawasaki está siendo de las más cerradas que se recuerdan. Ambos pilotos han vencido tres pruebas y casi ambos la misma cantidad de segundos puestos, ya que la única excepción la protagonizó Kiedrowski en Budds Creek, donde se vio superado por McGrath.

Tanta superioridad ha destacado de una forma espectacular a los dos hombres del Team Green del resto de corredores, manteniendo LaRocco el liderato, aunque con tan sólo 11 puntos de ventaja sobre Kiedrowski.

TAN SÓLO KAWA

La verdad es que el resto de corredores están muy lejos. La situación de los 250 c.c. difiere mucho de los 125 c.c., donde a cada prueba que se celebra destaca un nuevo piloto, relevándose a la vez todos ellos en el liderato.

En el cuarto de litro se nota especialmente la falta de competitividad de los chicos del supercross, ya que pilotos de la talla de McGrath, Stanton, Swink, Matiasevich o Ward no están brillando a la altura que se esperaba, lo que ha provocado la sorprendente aparición de John Dowd en el tercer puesto de la provisional. Un piloto que cada año se ha convertido en el mejor privado de la temporada y que este año con cierta ayuda de Yamaha está cosechando estupendos resultados.

LAMSON SE MANTIENE LÍDER

La situación en los 125 c.c. es bien distinta. En Southwick, Henry se anotó una nueva victoria, convirtiéndose de este modo en el único piloto en conseguir dos triunfos en lo que va de año. Una semana más tarde Emig, que había estado muy discreto en Southwick, igualaba tal hazaña al hacerse con una nueva victoria que le ha devuelto a los primeros puestos de la provisional.

Ahora Lamson, que está manteniendo una asombrosa regularidad al subir prueba tras prueba al podium, es el líder, aunque seguido muy de cerca por el actual campeón, Doug Henry, y por un Damon Huffman que comenzó el año pletórico y que en las últimas pruebas ha bajado mucho la guardia.

RESULTADOS SOUTHWICK

250 C.C.

1	Mike LaRocco	Kawasaki	2-1	47
2	Mike Kiedrowski	Kawasaki	1-2	47
3	John Dowd	Yamaha	4-3	38
4	Jeremy McGrath	Honda	3-5	36
5	Jeff Stanton	Honda	5-4	34
6	Brian Swink	Suzuki	7-7	28
7	Todd DeHoop	Honda	9-9	24
8	Kyle Lewis	Yamaha	11-8	23
9	Keith Johnson	Yamaha	8-11	23
10	Jim Neese	Kawasaki	12-13	17
11	Larry Brooks	Yamaha	10-16	16
12	Jimmy Button	Suzuki	37-6	15
13	Ray Sommo	Yamaha	13-14	15
14	Phil Lawrence	Suzuki	6-34	15
15	Larry Ward	Yamaha	23-10	11

125 C.C.

1	Doug Henry	Honda	1-1	50
2	Steve Lamson	Honda	2-2	44
3	Damon Huffman	Suzuki	5-3	36
4	Ryan Hughes	Kawasaki	7-4	32
5	Mike Brown	Honda	12-6	24
6	Mike Treadwell	Honda	9-9	24
7	Scott Sheak	Yamaha	8-10	24
8	Scott Carter	Honda	10-11	21
9	Tony Lorusso	Suzuki	6-15	21
10	Craig Decker	Honda	14-8	20
11	Jeff Emig	Yamaha	3-36	20
12	Denny Stephenson	Suzuki	11-12	19
13	Ezra Lusk	Suzuki	4-33	18
14	Ti Ferry	Honda	37-5	16
15	Jimmy Gaddis	Kawasaki	38-7	14

RESULTADOS BUCHANAN

250 C.C.

1	Mike Kiedrowski	Kawasaki	2-1	47
2	Mike LaRocco	Kawasaki	1-2	47
3	Jeff Stanton	Honda	3-3	40
4	Jeff Matiasevich	Yamaha	8-4	31
5	Mike Craig	Yamaha	4-9	30
6	Kyle Lewis	Yamaha	7-6	29
7	Jimmy Button	Suzuki	9-5	28
8	Larry Ward	Yamaha	6-8	28
9	John Dowd	Yamaha	11-10	21
10	Todd DeHoop	Honda	10-11	21
11	Tony Amaradio	Kawasaki	12-13	17
12	Jeremy McGrath	Honda	5-37	16
13	Brian Swink	Suzuki	39-7	14
14	Ray Sommo	Yamaha	14-14	14
15	Rich Taylor	Honda	13-18	11

Así va el campeonato de 250 c.c.: 1 LaRocco 278; Kiedrowski 267; 4 Dowd 181; 4 McGrath 167; 5 Lewis 163; 6 Swink 140; 7 Matiasevich 126; 8 Brooks 123; 9 Butto 122; 10 DeHoop 119.

125 C.C.

1	Jeff Emig	Yamaha	1-1	50
2	Steve Lamson	Honda	4-2	40
3	Ryan Hughes	Kawasaki	3-3	40
4	Doug Henry	Honda	2-6	37
5	Ezra Lusk	Suzuki	7-4	32
6	James Dobb	Kawasaki	5-7	30
7	Robbie Reynard	Kawasaki	6-8	28
8	Damon Huffman	Suzuki	10-5	27
9	Denny Stephenson	Suzuki	9-12	21
10	Mike Brown	Honda	8-13	21
11	Tim Ferry	Honda	13-9	20
12	Brian Deegan	Kawasaki	15-10	17
13	Davey Yezek	Honda	17-11	14
14	Barry Carsten	Suzuki	16-14	12
15	Craig Decker	Honda	12-18	12

Así va el campeonato de 125 c.c.: 1 Lamson 245; 2 Henry 221; 3 Hughes 212; 4 Emig 211; 5 Huffman 209; 6 Lusk 178; 7 Dobb 140; 8 Ferry 113; 9 Decker 106; 10 Brown 101.

Las llaves de la verdad

Sólo los antirrobos que llevan estas llaves de diseño® son los auténticos

PITON-DUCH

Duch es el inventor y fabricante del original

PITON

Exige esta marca y este logotipo

PRODUCTOS DE SEGURIDAD DUCH

C/ Cartagena, 14 • 17005 GIRONA - Spain
Telf.: (972) 24 12 42 • Fax: (972) 24 42 73

POST

G.P. HOLANDA

¡EUR

FUERON DOS GRANDES PREMIOS DE ANTOLOGÍA LOS DISPUTADOS EN ASSEN Y MUGELLO. EL PRIMERO DE ELLOS SIGUE BATIENDO TODOS LOS RÉCORDS DE ASISTENCIA DE PÚBLICO (SEGUIDO MUY DE CERCA POR JEREZ) Y DE ESPECTACULARES CARRERAS. QUIZÁ LA MEJOR FUE LA PROTAGONIZADA POR NUESTRO JORGE MARTÍNEZ "ASPAR", SEGUNDO EN LA MÁS VIBRANTE CARRERA DE LA TEMPORADA. EL SEGUNDO, MUGELLO, FEUDO DE LOS ITALIANOS DE APRILIA Y CAGIVA, GRANDES ANIMADORES DE ESTA EDICIÓN DEL MUNDIAL, VIO CÓMO SE PRODUCÍA LA SORPRESA DE LA TEMPORADA, AL NO VER VICTORIA ALGUNA DE NINGUNA MOTO JAPONESA NI PILOTO TRANSALPINO.

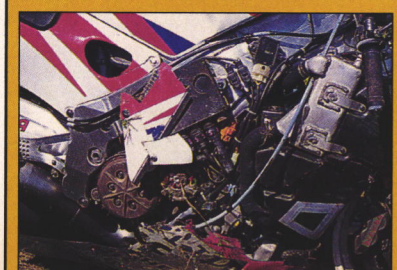
J.P. Juanpere
Fotos: Santi Díaz

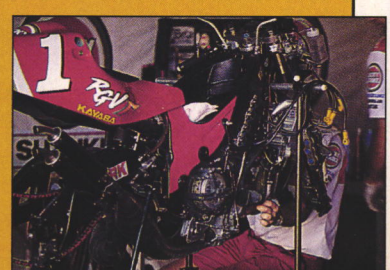
LOS MISTERIOSOS ENCENDIDOS

La foto de la moto de Michael Doohan, tras su caída en Assen, es un documento único, y difícil de conseguir con el permiso de HRC.

Al australiano se le fue la moto cuando rodaba muy rápido, a 230 Km/h. *"Estaba buscando los límites cuando se me ha ido la rueda delantera"*, explicaba, milagrosamente ileso. Su valentía queda fuera de toda duda, pero lo que más sorprende es la gran cantidad de electrónica de una moto oficial de 500. El encendido, de rotor interior, manda energía a la gran caja negra situada en el brazo derecho del chasis; una caja sospechosamente parecida a la empleada por Itoh en su moto de inyección.

La moto de Kevin Schwantz es de parecido concepto, pero quizá es menos sofisticada. El embrague es de accionamiento exterior -a diferencia del Honda, completamente interior-, y el encendido, al otro lado del motor, proporciona energía a cuatro bobinas de alta, electrónicas, pero absolutamente convencionales. Un detalle curioso es el accionamiento de las válvulas de escape: el servo (motor eléctrico), situado tras la nariz del carenado, acciona la válvula del cilindro inferior derecho; de él sale una varilla que manda información sobre el ángulo de apertura de la misma a una caja situada debajo del embrague y sobre un escape -de ahí que esté tapada con cinta de amianto-, que distribuye la información, de forma electrónica, a los otros tres cilindros.



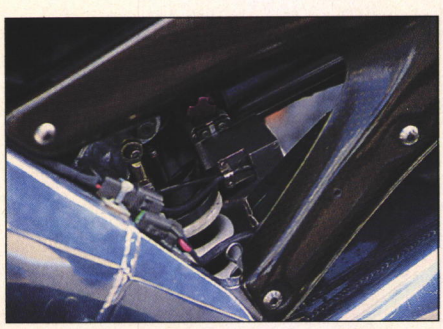


OPA!

POST G.P. ITALIA

¿SUSPENSIONES SEMIACTIVAS PARA LAS APRILIA?

"El año pasado, sobre la Honda, podía pasar a dos o tres motos en cada frenada; esta temporada, hasta más allá de la carrera de Hockeheim, no he podido frenar al límite sin que la moto saltase y se pusiera derecha. Ir mal de suspensiones es como no acertar con los neumáticos y la única solución que hay para ambos problemas es tener más motor que nadie". Son palabras de Max Biaggi, que definen los graves problemas de suspensión por los que han pasado las Aprilia equipadas, desde siempre, con elementos WP. *"Pero una marca europea no puede doblegarse ante el poderío de Showa".*



Aprilia ya había trabajado mucho con diferentes soluciones en la geometría de la moto, pero los problemas de amortiguación seguían. Sus palabras tuvieron el efecto deseado, y Max podía estrenar, en el G.P. de Holanda, en casa de WP, un amortiguador posterior semiactivo, con reglaje electrónico. ¿La clave de su triunfo en La Catedral?

LA RUMOROLOGÍA AFECTA A KOCINSKI

Comenzó en Assen, circuito donde el piloto de Arkansas (o de Llavaneras) rompió su contrato con Suzuki el pasado año. La prensa mundial publicó que Erv Kanemoto había conseguido levantar el veto que HRC le había puesto a John, y que iba a intentar ficharle para que en 1995 pilotara su NSR, algo que ya intentó el pasado año.

En Cagiva, y tras la carrera de Mugello, no había buenas caras: Claudio Castiglioni se lamentaba de haber perdido dos ocasiones únicas (Chandler y Kocinski) de subir al pódium en su casa, algo que jamás se había conseguido. Pero era más de tristeza que de enfado: el "Little" se cayó en la vuelta 17, mientras Doug rompía el circlip de un pistón, una avería infrecuente que dejaba desolado a Riccardo Rosa, el Director Técnico de Cagiva.

Pero John Kocinski está muy a gusto en Cagiva (los dólares -muchos- mandan...), y declaró recientemente que *"trabajar en Cagiva es como ir al restaurante: escoges el menú, el plato, y a los cinco minutos, te lo han servido en bandeja".*

Pero su novia, Toti Latorre, de cambiar John de aires, preferiría que fuera a un equipo español, concretamente el Honda-Pons, con el que ya intentaron estar la pasada temporada, y en cuyo "hospitality" se la ve entrar con mucha frecuencia. ¿Rumores solamente?

¿ES UN AVION?

NO, ES LA APRILIA RSV250 DE MAX BIAGGI

MUCHO SE HA HABLADO DE LAS APABULLANTES ACTUACIONES DE MAX BIAGGI EN ESTA EDICIÓN DEL MUNDIAL DE 250. QUIZÁ CAPIROSSI ERA, EN PRINCIPIO, FAVORITO CARA A LA CONQUISTA DEL TÍTULO, PERO EL BUEN TRABAJO DE LA MARCA DE NOALE Y LA "GRINTA" DEL VALIENTE PILOTO ROMANO ESTÁN A PUNTO DE CONSEGUIR EL SUEÑO DE CARLO PERNAT: PONER EL NÚMERO UNO EN EL CARENADO DE UNA APRILIA.

J.P. Juanpere
Fotos: Santi Díaz

Biaggi lo estrenó en Hockenheim. El nuevo motor de Aprilia le sorprendió desde el primer momento y, junto al excelente trabajo aerodinámico realizado, le llevaron a disponer de un conjunto a la altura -o quizá mejor- que el empleado por su competencia: *"Chico, cuando meto quinta y sexta es como si entrara el turbo"*, afirma encantado el joven romano.

Pero Jean-Philippe Ruggia no está tan contento: *"Tengo un grave problema de potencia; mi motor no coge las vueltas ni a la de tres, y debo atacar al máximo en las curvas si quiero estar delante. Sin una moto en condiciones no puedo optar a la victoria... ni sin los medios de que dispone Biaggi"*.

Jan Witteveen, el técnico de Aprilia, admite que *"el año pasado tuvimos que construir deprisa y corriendo un nuevo motor* (el de cárteres pequeños, n. del r.), *pues el empleado en el '92, que nos otorgó nada menos que seis victorias (Reggiani en Jerez y Magny Cours; Chili en Hockenheim, Donington y Assen, y Biaggi en Kyalami), había llegado al límite de su desarrollo; Honda y Yamaha presentaron dos buenas motos, y nos quedamos atrás. Pero tuvimos que pasarnos medio año poniendo a punto el nuevo producto. Este año no ha sucedido igual, pues únicamente cambiando el cigüeñal, encendido y nuevas suspensiones, hemos sido competitivos desde la primera carrera, pero no dejamos de evolucionar el material G.P. tras G.P."*.

"SIGO CREYENDO EN LA VÁLVULA ROTATIVA" (JAN WITTEVEEN)

Pero no es tan sólo de afinamiento el trabajo que Jan hace en Aprilia, pues acabó por confesarnos que *"llevamos dos años de desarrollo en un motor alternativo al usado hasta ahora, y ya estamos en cifras de potencia similares pero empleando soluciones nuevas que nos permitirán un mayor desarrollo. Las diferencias se centran en los cilindros, pero por su causa es necesario emplear culatas y cárteres distintos, pero, antes de que lo preguntes, no nos hemos olvidado de la admisión por válvula rotativa. Creo que es la solución ideal para una 250, y mientras nadie sea capaz de demostrarme que estoy equivocado, seguiré empleándola en mis motores. Simplemente sucedió que su tecnología pasó de moda al ganar las motos japonesas carreras con motores de láminas, pero creo que la clave de todo está en el abusivo uso de la electrónica que Honda y Yamaha comenzaron a emplear, más que en el sistema de alimentación. Si nosotros ganamos el Mundial, y como el que gana siempre tiene razón, posiblemente volvamos a poner de moda las válvulas rotativas"*.

Pero en Aprilia no se duermen en los laureles, y siguen trabajando sin descanso en sus motos: Bayle recibió, por ejemplo, en Mugello, carenado, airbox y escapes nuevos, y probó un nuevo basculante que hacía más manejable su moto.

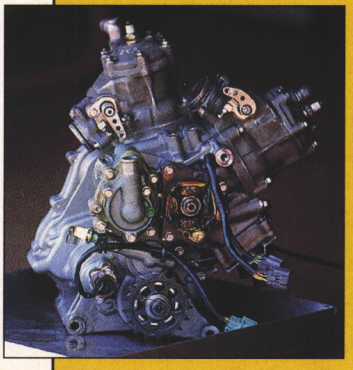
APRILIA PRESENTARÁ SUS MOTOS '95 EN EL G.P. DE EUROPA

La intención, según nos aseguró Fabrizio Guidotti, el máximo responsable del servicio de atención al cliente "racing" de Aprilia, es la de presentar a los pilotos las Rsv250 y Rs125 durante el transcurso del G.P. de Europa, que se disputará en el Circuit de Catalunya y que cerrará la temporada

Ambas motos aportarán grandes novedades a lo visto hasta ahora: la 125 utilizará un chasis totalmente nuevo, idéntico al empleado por los oficiales Sakata Oettl y Perugini, durante esta temporada. El motor de la octavo de litro es similar al '94, pero con importantísimas mejoras: nuevo cigüeñal, admisión mejorada, nuevo diagrama de escape, nueva culata, nuevo escape e infinidad de mejoras más pequeñas.

Los cambios en la 250 son todavía más radicales: el chasis será el utilizado por Biaggi, Ruggia y Bayle este año, mientras el motor también será un derivado del último utilizado por los oficiales de la marca, con cárteres pequeños y todas las mejoras que van a llevarle -Dios mediante- a conquistar el título mundial de 250 c.c. Quizá la única diferencia será la válvula de escape, electrónica para la moto oficial y neumática para la estándar. Simple cuestión de costes y mantenimiento (para ponerla a punto es necesario el concurso, por lo visto, de un ingeniero electrónico).

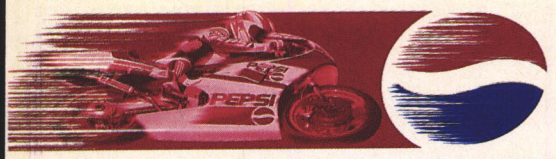
Un buen detalle es el de los frenos delanteros. Ambos modelos, 125 y 250, llevan el tren delantero (anclajes y pinzas) adecuado para el uso de frenos de carbono, configuración con la que Aprilia puede servirla a los clientes bajo pedido sin ningún problema. Que no vayan de serie se debe a dos motivos: costes y que algunos campeonatos (Open Ducados, Campeonatos AMA) no permiten su utilización.



CAPIROSSI: *"TEMO A LAS APRILIA"*

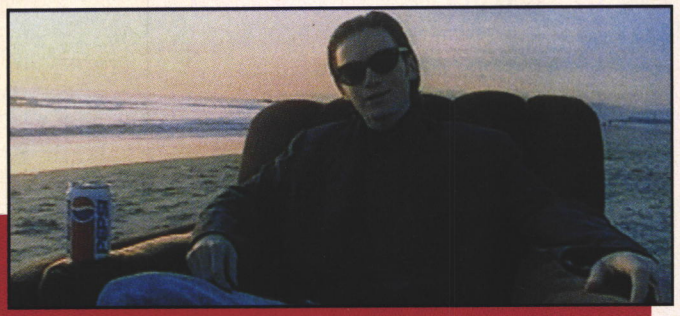
"Mi chasis, bueno, la parte ciclista al completo, funciona de forma perfecta", afirma convencido el primer piloto del Team Pileri, *"pero Honda debería hacer algo para parar a las Aprilia; dar un paso adelante en lo tocante al motor. El problema es que HRC es un gigante que tarda en ponerse en movimiento, no tienen la agilidad de la fábrica italiana"*.

Loris no se avergüenza en reconocer que *"personalmente temo a las Aprilia, es inútil esconderse. Es una moto velocísima, y cuando una moto es más rápida, es más rápida, y punto. Hoy por hoy, es dificilísimo ganar a la moto de Biaggi"*.



PEPSI NEWS

Por Jeremy Davis



¡Hola amigos!

¿Os gustó el G.P. de Italia? La verdad es que es uno de mis preferidos; Mugello es un circuito precioso, con todos los servicios y comodidades, el público es tan "caliente" como el español de Jerez... ¡y me encanta la pasta!

¿Os habéis fijado, por otra parte, en que uno de los pilotos que más tinta hace correr es el ausente Abe? Y es que todos tenemos verdaderas ganas de verle en el Mundial de 500./Jeremy Davis

NORICK ABE, como hemos dicho, es inagotable fuente de rumores. El último, nacido en Italia, como tantos otros, ya le sitúa en el Team Roberts, sustituyendo a Beattie desde el G.P. de Francia. Kenny Roberts, en una entrevista exclusiva que publica este mismo número, desmiente todas estas maniobras periodísticas. Lo dicho, las ganas de ver a Abe en acción son muy grandes, aunque el mismo día que se dijo que estaba en Italia, el chico disputaba una carrera de SBK en Sugo. Quizá tiene bien resuelto el don de la omnipresencia.

¡Que es p'al otro lado, Luis!

MAX BIAGGI ya ha anunciado que tanto si es Campeón del Mundo como si no, el año que viene seguirá en 250. *"Me gustaría mucho lucir el número uno la temporada que viene, pero quiero dar el salto a 500 en 1996. De hecho, ya he pedido a Pernat que me deje probar la RSV400 a final de temporada y cuando todo esté decidido, es algo que me atrae mucho"*, afirma el piloto romano.

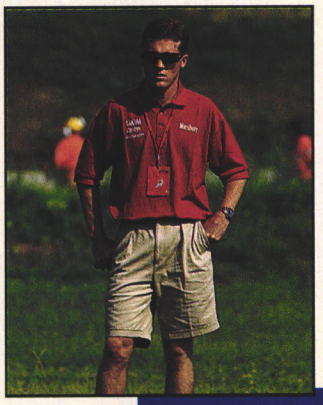
MICHAEL DOOHAN no participará en las 8 Horas de Suzuka, pero sí estará en Suzuka, para discutir los términos de su renovación con HRC.

ALEX BARROS será el único piloto de G.P. en activo (estará el gran Eddie Lawson) presente en la más popular carrera de resistencia del mundo, una vez desmentida la de Darryl Beattie. Barros formará equipo con Peter Goddard sobre una Suzuki GSX-R-750SP con los colores de Lucky Strike.

LUIS D'ANTÍN, nuestro "chico PEPSI", tenía una de las motos más veloces en Mugello: 265'5 km/h., que le aupaban hasta el segundo puesto absoluto en el ranking de Delta Tre, contra los 269 de la moto más rápida: la Aprilia de Max Biaggi.

MAX BIAGGI quiere probar, al igual que Cadalora, en coches. Al chico le hubiera gustado, concretamente, hacer la Copa Porsche o Superturismos, *"pero los responsables de Ferrari me han ofrecido un 348"*. Los hay con suerte.

LOS WILD CARD del G.P. de Francia serán: Hervé Moineau (ROC-Yamaha 500), Sebastién Scarnato (Honda RS250R), Fabien Rousseau (Aprilia RS125) y Gregory Fouet (Yamaha TZ125), que sustituirá a Bertrand Stey, el piloto designado en primer lugar para correr en 125, pero que ocupará la plaza dejada vacante por Nicolas Dussauge, lesionado en Assen, a partir del G.P. de Francia, en el seno del equipo Tech 3 que dirige Hervé Poncharal.



Kenny Júnior estuvo en Mugello, ya casi recuperado y a punto para reaparecer en Brno.

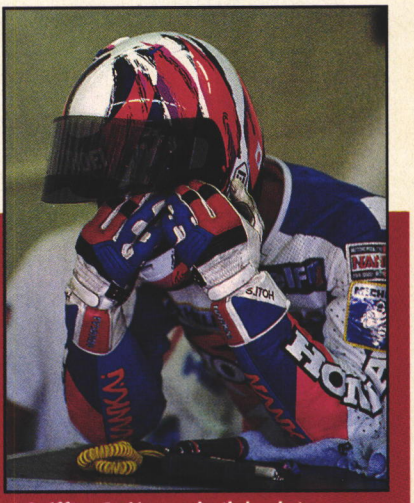
JUAN MONTERO no estará en el G.P. de Francia, desmintiendo los rumores sobre su posible participación en lugar del lesionado Bruno Casanova sobre las Honda 125 del Scot Racing Team; el sustituto será, en cualquier caso, Luigi Ancona, que ya hizo parte del Mundial el año pasado con IPA Corse. Los responsables del equipo italiano dicen que *"no conocemos a Montero, no le hemos visto nunca, nos han dicho que es muy bueno, pero Ancona también lo es... y es italiano"*.

LORIS REGGIANI estuvo increíble en Mugello, cuando se situó, en los entrenos del viernes, en una fantástica quinta posición. Y no vale decir que es "su" circuito, pues mientras las mejores 500 estaban en unos excelentes 300 km/h. de velocidad punta, la 400 del "Lorito" no pasaba de los 273. En carrera se retiró de nuevo... igual que en las cuatro últimas carreras. La RSV400 tan sólo acabó en Jerez y en Aprilia ya hablan de parar durante un par de carreras para buscar fiabilidad

HERRI TORRONTEGUI está en Italia para discutir con Aprilia las condiciones bajo las que acabará la temporada. El problema del piloto vasco es que Semprucci no ha pagado a Aprilia los gastos de evolución y mejora de su moto, y los problemas financieros de sus negocios personales le han obligado a abandonar el Mundial. A partir de ahora será la propia Aprilia, a través de Leandro Escomasón, segundo máximo responsable de la firma de Noale, la que gestione el Team Semprucci-Krona que tan bien situado está para ganar el título en manos de Kazuto Sakata.

LUCA CADALORA tenía tantas ganas de conquistar la pole en Mugello que, con la intención de encontrar aquel kilómetro extra (Doohan 300, Luca 299'6) que podía ser decisivo, hizo la última vuelta sentado sobre el colín para intentar formar un conjunto más aerodinámico.

RALF WALDMANN atribuyó buena parte del mérito de su primer triunfo en 250 a Romboni, su compañero en el seno de HB. *"Doriano me ha facilitado la puesta a punto perfecta para el cambio, pues él tiene más experiencia en dos y medio"*, y, paradójicamente, a Aprilia, pues *"el año pasado, cuando todavía corría en 125 sobre la Aprilia oficial, di tantas vueltas a Mugello, que es su circuito de pruebas, que me conozco hasta el último bache. Lo que me ha sido muy útil"*.



"¡Sniff!, ¿Quién me la 'lobado' la moto?" (Shinichi Itoh)

50.000 "TIFOSI" se dieron cita en Mugello para el G.P. de Italia. No está mal, pero sus índices de "audiencia" en directo todavía están lejos de los récords de Jerez o Assen.

¿SABES QUÉ COCHES TIENEN LOS MEJORES PILOTOS? Pues Capirossi se presentó en Mugello sobre un Porsche amarillo limón, con el motor preparado y escape libre; Reggiani sobre un Chevrolet Corvette Cabriolet de 1959 (¡qué clase tiene el "Lorito"!); Biaggi llevaba un precioso Mini Cooper con interior de piel y raíz de nogal; Cadalora no se desprende de su BMW M3; Romboni un Honda NSX; Gramigni va con Porsche Turbo (residuo de cuando quedó Campeón del Mundo de 125); Doohan es más clásico: Mercedes SL500; Beattie un Porsche Carrera. Kocinski todavía no tiene coche, pero ya ha pedido un rojísimo -obviamente- Ferrari F130.

EL IRTA, para evitar problemas como los que se han producido recientemente en algún que otro G.P., ha decidido conceder Pase Permanente a todos los ex-Campeones del Mundo, estén corriendo o no.

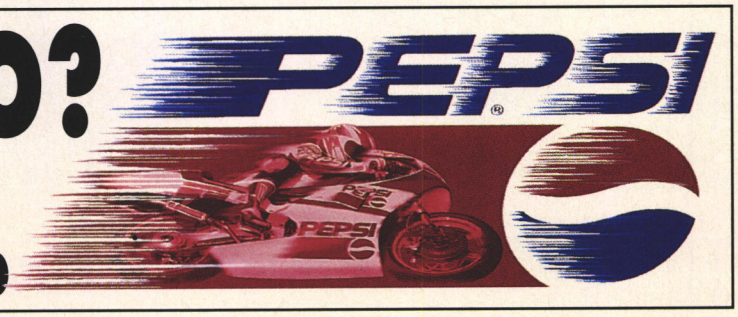
DORIANO ROMBONI perdió dos litros de líquido de su cuerpo en pocos minutos: *"Me vi obligado a abandonar, pues me hubiese caído, seguro. Y fue una pena, pues la moto iba perfecta"*.

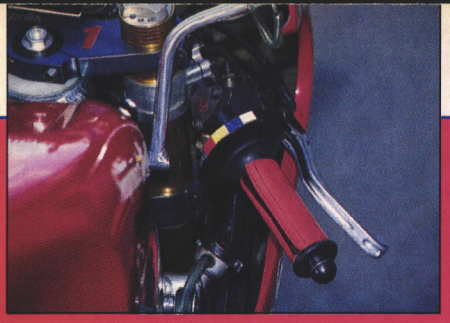
CADALORA, BIAGGI Y LOCATELLI: tres italianos en Pole Position, algo que no sucedía hacía 12 años, concretamente desde el G.P. de Italia de 1982, donde Uncini, Matteoni y Bianchi consiguieron tal hazaña.

EL DR. COSTA le metió ¡27! inyecciones en el cuello a Max Biaggi para curarle la distorsión del bulbo raquídeo y el estiramiento de los músculos del cuello que se produjo tras su caída en entrenos. Marcó la pole lesionado y, tras el tratamiento, casi gana la carrera. ¡Este Costa es mágico!

LUCA CADALORA, tuvo un susto de muerte cuando estaba tendido en su motorhome con grandes dolores abdominales tras la indigestión que sufrió en la cena del viernes, y vio entrar al Dr. Costa vestido completamente de negro: *"¡Realmente debo estar muy grave!"*, pensó el piloto de Módena. La verdad es que el Dr. Costa venía de arbitrar el partido de fútbol España-Italia.

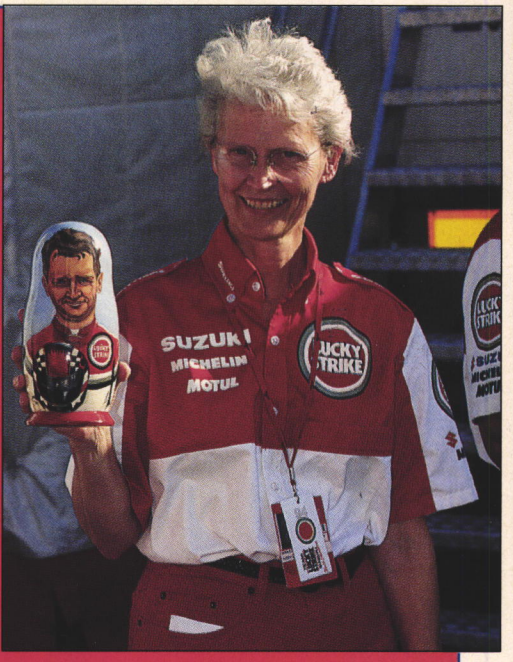
¿ESTAS LOCO?
BEBE PEPSI.



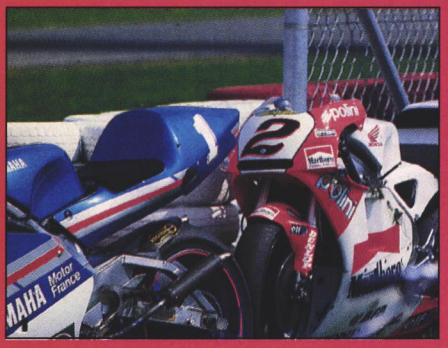


La Aprilia de Sakata tenía problemas. Y nadie sabía si eran de encendido o carburación. De hecho, al cortar gas, se paraba el motor o rateaba... sólo a veces. Para saber si lo hacía al 25, 50 ó 75% de apertura del puño del gas, se le montaron estas tiras de colores (malas lenguas aseguran que ni así se enteraron de qué iba el tema).

Éstas son las motos de Sakata y Torrontegui. La moto que lidera el Mundial utiliza los últimos adelantos de Aprilia; el más evidente es el nuevo carenado, parecido al de sus hermanas mayores, y que se estrenó en Mugello. La otra va pintada de forma parecida...



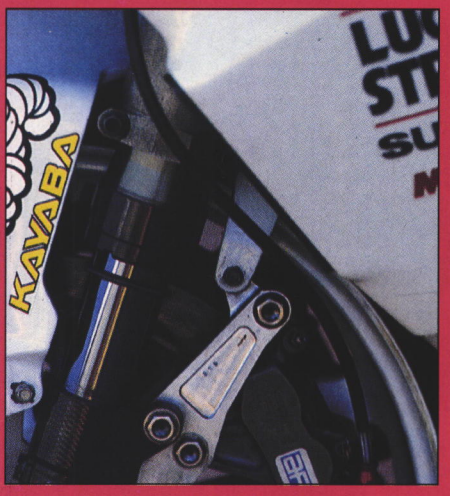
La mamá de Kevin Schwantz, fan número uno de su popular hijo, muestra orgullosa la "muñeca rusa" que le regalaron con la efigie del primer piloto de Lucky Strike.



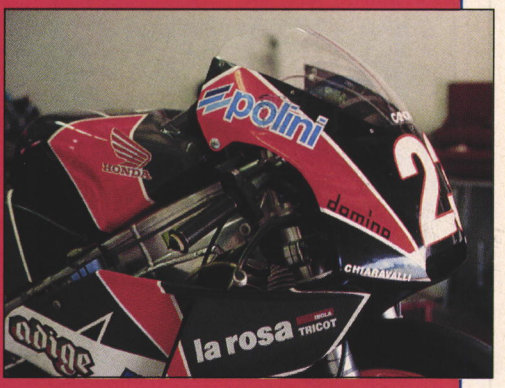
¿De quién fue la culpa? "Harada me frenaba, he alargado la frenada y cuando le tenía casi superado, me ha cerrado", afirmaba Capirossi. El japonés, por su parte, aseguraba que "estaba en mi trayectoria normal cuando de pronto he notado un golpe en la cola de la moto. Bueno, son cosas que pasan". Nosotros ni quitamos ni ponemos rey, pero el colín de la moto número uno lleva la negra huella de la rueda delantera de la moto número dos...

Gary Cowan, el piloto que se accidentó, corriendo para Roberts, en Daytona hace unos años, estuvo visitando a Wayne en Assen.

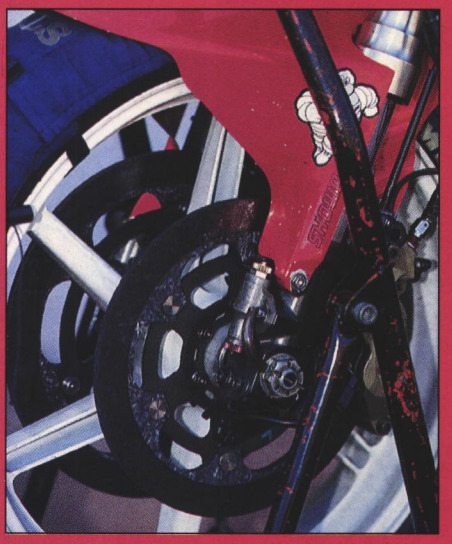
La Yamaha de Luca Cadalora estrenó hasta las fibras en Mugello. El nuevo colín de la YZr es muy, muy parecido al diseño de HRC que luce Álex Crivillé.



¿Utilizan antidive las Suzuki, al igual que Cagiva? Seguiremos el tema de cerca...



La RS250R de Carles Checa ya lleva airbox. Se lo construyeron los técnicos de su equipo a imagen y semejanza del que usan las NSR. Un bello trabajo.



En Mugello hacía calor de verdad, y las soluciones empleadas para parar las motos eran de lo más variopinto. Desde la clásica combinación carbono/acero que usó D'Antín hasta la insólita solución empleada por Okada, que montó dos discos de carbono de diferentes diámetros, va un mundo. Pero la rueda delantera de tecnología más avanzada era la de la Aprilia de Ruggia, que estrenó la llanta que ha diseñado y construido Ferrari Engineering, especialmente para disminuir el peso del tren delantero.

GRAN PREMIO Castrol

DIRECTO A UN REGALO SEGURO

¡Juega a la Quiniela Castrol! **Sólo tienes que acertar el campeón de cada cilindrada en cualquiera de los Grandes Premios en la quiniela y ganarás un regalo seguro.** Y además, por participar, entrarás en el sorteo de una HONDA CBR 600 F.
Envía tu quiniela (o fotocopia) junto al logotipo de Castrol en la contraetiqueta de cualquier envase de **Castrol TTS (Injection System o Pre-Mix) o Castrol Top 50!**, a: "Gran Premio Castrol", Apartado de Correos 19.102, C.P. 28080 Madrid. ¡Cuantas más quinielas y logotipos envíes, más oportunidades tendrás de ganar!
Encontrarás más quinielas en tu punto de venta Castrol.

Quiniela Castrol

¡Elige tu regalo Castrol!

- ☐ Cazadora Castrol Racing
- ☐ Cubremotos Castrol
- ☐ Alarma anti-robo

125 c.c.	☐ 25 de Junio, Holanda/Assen
	☐ 3 de Julio, Italia/Mugello
250 c.c.	☐ 17 de Julio, Francia/Le Mans
	☐ 24 de Julio, Reino Unido/Donington
500 c.c.	☐ 21 de Agosto, Checoslovaquia/Brno
	☐ 9 de Octubre, España/Barcelona

S

NOMBRE:
APELLIDOS:
EDAD:
DIRECCION:
LOCALIDAD:
PROVINCIA:
TU MOTO:
TU PUNTO DE VENTA CASTROL:

Las quinielas se deberán recibir, como última fecha, el Viernes anterior a la carrera correspondiente. Esta promoción finaliza el 9-10-1994. El sorteo se realizará el 13-10-1994. Las bases de la promoción están depositadas ante Notario: Iltmo. Sr. D. Juan Manuel Bolás Alfonso, del Colegio Notarial de Madrid. En caso de agotarse el regalo elegido, el acertante recibirá uno de los otros dos. No podrán participar los empleados de Castrol y establecimientos distribuidores, así como sus familiares.

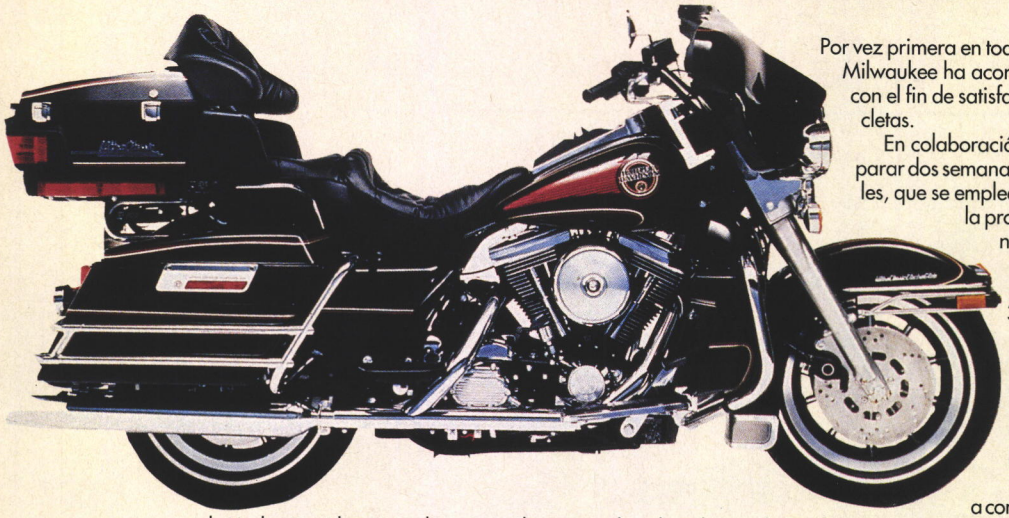
Castrol

Máximas prestaciones, al más alto nivel.

NOTICIARIO INDUSTRIA

JOSE CODINA

HARLEY CASI SIN VACACIONES



Por vez primera en toda su historia (con ya más de 91 años), la firma de Milwaukee ha acortado los períodos de vacaciones de sus fábricas, con el fin de satisfacer la creciente demanda mundial de sus motocicletas.

En colaboración con sus trabajadores y sindicatos, en lugar de parar dos semanas en verano, tan sólo se va a parar cinco días hábiles, que se emplearán en preparar las plantas de fabricación para la producción de los nuevos modelos 95 y ultimar algunas mejoras en las instalaciones y proyecto de mantenimiento, que mejorarán el rendimiento general de la fábrica, actualmente capaz de fabricar entre 380 y 400 Harley diarias según modelos.

Las instalaciones de ensamblaje de York (Philadelphia) se habrán cerrado del 27 de junio al 4 de julio, mientras que la fábrica de transmisiones y motores de Milwaukee y las instalaciones de fibra de vidrio y depósitos de Tomahowk (Wisconsin) lo habrán hecho del 4 al 8 de julio.

En la rueda de prensa que se convocó para dar a conocer esta medida, James L. Ziemer, Vicepresidente de Harley Davidson Inc., dijo que... *"los cuatro días de trabajo adicional servirán para satisfacer el exceso de demanda y que consigamos que algunos de nuestros clientes puedan obtener sus motos un poco antes"*.

La firma de Milwaukee espera acabar el año fabricando cerca de cien mil unidades, una cifra récord que representará un hecho histórico para la marca norteamericana... pero no tanto como su superación para la próxima temporada.

En lo que respecta a los nuevos modelos 95, por ahora son aún secreto de sumario, pero Harley siempre los presenta sobre el mes de agosto (finales) y en su European HOG Rally, que este año se celebra en Munich del 2 al 4 de septiembre. Más información e inscripciones en el teléfono 96-1521141, Susanne Nagel.

UNA GTS 1000 PARA EL CAPITÁN DEL VELERO "YAMAHA"

Como premio a su victoria en la carrera Whitbread, de barcos de vela, alrededor del mundo, Yamaha ha regalado una GTS 1000, con una decoración conmemorativa especial, a Ross Field, capitán del barco vencedor, que llevaba el nombre de la compañía de Iwata.

"Llevo tanto tiempo liado con la carrera y en el mar, que no sé mucho de la GTS, pero me muero de ganas por probarla", dijo Field.

El Yamaha, capitaneado por Field, completó el recorrido, de más de 52.000 kilómetros, con un tiempo de 14 horas y 31 minutos menos que el Intrum Justitia.

El obsequio le fue entregado al capitán por el señor Hasegawa, consejero delegado de Yamaha Europa, en Southampton, lugar de salida y llegada de la regata más importante del mundo.

Según Hasegawa: *"Esta carrera refleja la filosofía de Yamaha, consistente en llevar satisfacciones a la gente de todo el mundo y facilitar a nuestros clientes productos de altas prestaciones y refinamiento tecnológico que les permita alcanzar sus sueños y ambiciones"*.

Ésta ha sido la primera vez que una gran empresa japonesa se compromete a gran escala en esta carrera, que se corre cada cuatro años desde 1973.

NOTICIAS DE SERMOTO

La Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas es noticia por varios motivos.

Juan León Petit, hasta ahora Secretario General de Sermoto, ha dejado su puesto para acceder a la Presidencia de la IMMA, la International Motorcycle Manufactures Association, con sede en París, en la que están representadas las asociaciones de fabricantes de Alemania, Argentina, Austria, Bélgica, Eslovenia, España, Estados Unidos de América, Francia, Gran Bretaña, Italia, Japón, Países Bajos, República Checa, Suecia y Suiza.

José Franqueira, anterior Secretario Técnico de la Asociación Española, ha sido nombrado, por la Junta Directiva, nuevo Secretario General en sustitución del Sr. Petit.

Juan León Petit es Dr. Ingeniero Industrial. Ligado desde hace muchos años al sector de las dos ruedas, ha sido Secretario General de Sermoto desde 1984, cargo al que accedió tras una larga etapa al frente de la Dirección General de la factoría Movesa-Peugeot en Vitoria.

José Franqueira es Ingeniero Industrial y se incorporó a Sermoto en 1991 como Secretario Técnico. Su carrera se ha desarrollado siempre dentro de la automoción, habiendo desempeñado diversos cargos en las áreas de post-venta y comercial de Daf España, Ferrari Española y Fasa Renault.

Por otra parte, la Junta Directiva de Sermoto está acabando de revisar los Estatutos de la Asociación, que someterá a la aprobación de su Asamblea General en fechas próximas.

Las novedades más significativas se refieren a los requisitos necesarios para pertenecer a la Asociación. A la condición de fabricantes nacional de vehículos de dos ruedas, anteriormente imprescindible para participar en Sermoto, se le van a añadir otras dos opciones: Los nuevos miembros de Sermoto podrán ser también distribuidores nacionales de una marca europea de ciclomotores o motocicletas o fabricantes nacionales de componentes y accesorios para vehículos de dos ruedas.

De esta forma, las empresas asociadas a Sermoto proyectan aprovechar la integración plena de nuestro país en la CEE, para reunir a todo el sector industrial de los vehículos de dos ruedas, con el fin de conseguir la mayor eficacia posible de las actividades que el sector realiza con las Administraciones, tanto nacionales como comunitarias, y los medios de comunicación.

LOS LÍOS DE NORTON

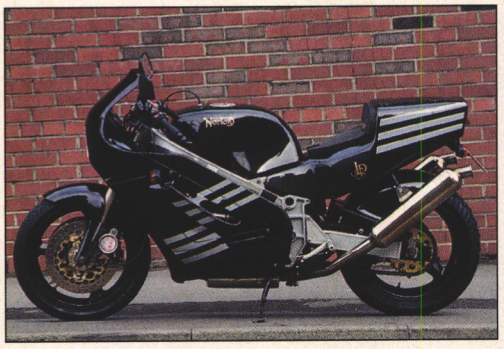
Las cosas en Norton se están moviendo, aunque a mucha menor velocidad de lo anunciado cuando la firma cambió de manos, y sin que se vea clara la dirección en que van las cosas.

La señora Skalbania, que ha estado dirigiendo Norton Motors desde que el año pasado la firma canadiense Wildrose Ventures, controlada por su padre, Nelson Skalbania, se quedó con la empresa, afirma que la prioridad actual es acabar el proyecto de una nueva deportiva, la TT588 Griffin, basada en el modelo F1, aunque no se puede comprometer a decir cuándo estará lista. Otro proyecto prioritario es la puesta al día de las Commander y Patrol Commander para la policía. Según ella, la Patrol está siendo desarrollada para el mercado policial de Malaysia y el sultanato de Brunei.

Cuando esto se haya hecho, *"Norton empezará el diseño y la fabricación de dos máquinas de pistón, al estilo retro: una Norton International y una BSA Gold Star. Las dos tendrán un nexo de unión con sus predecesoras, pero tendrán tecnología y componentes modernos"*, según Skalbania.

Siempre según Rozanda Skalbania, están explorando suministradores para los motores de un cilindro, de 560 y 350 c.c., que se han de montar en la International y en la Gold Star. Una de las posibles fuentes sería Piaggio, que, el año pasado, cerró su fábrica Gilera, donde se producían motores parecidos. Es de suponer que Skalbania estaría negociando la compra de maquinaria y no de motores acabados, puesto que afirma que va a ser Norton quien fabrique los motores.

Mientras, los 25 trabajadores de Norton todavía esperan que llegue la inyección de dinero que creían que seguiría al cambio de propiedad de la empresa. Desde entonces, lo único que han hecho ha sido suministrar recambios y pequeños motores rotativos para aviones militares de control remoto, ayudar al equipo de carreras Crighton-Norton (se trata de un equipo independiente dirigido por el antiguo corredor Colin Seeley, en el que milita este año Phil Borley, el corredor inglés que se hizo famoso el año pasado en el Open Ducados, y alguna pequeña reparación.



La señora Skalbania insiste en que *"el dinero existe y está siendo inyectado"*, pero se niega a dar ningún detalle.

Según la prensa inglesa, hubiese sido más fácil conseguir financiamiento si, después de quedarse con Norton, el valor de las acciones de Wildrose hubiese subido, como seguramente esperaba Nelson Skalbania, pero la bolsa canadiense suspendió su cotización a principios de año.

La cotización se reanudó en abril, después de que Nelson Skalbania crease una nueva compañía llamada BSA-Norton, que compró los activos de Norton a Wildrose, y es, a efectos legales, la actual propietaria. Se supone que BSA Norton está bajo el control de otra familia canadiense, los Aquilini, que financiaron la compra inicial, junto a los Skalbania. (Roberto Aquilini es uno de los dos directores de Norton Motors. El otro es William Taylor, se supone que se trata de un canadiense afincado en Inglaterra).

Quedan todavía muchas dudas por lo que respecta a las intenciones, a largo plazo, de producir motocicletas, por parte de Norton. El historial de Nelson Skalbania sugiere que su fuerte está en especular comprando y vendiendo compañías, en vez de crear cosas tangibles, y todo indica que si se puede vender la compañía, sacando beneficio, no lo dudará ni un instante. Mientras, se están haciendo intentos para aumentar la gama de productos de Norton. Una reciente propuesta, lanzada por Norton, con la intención de atraer socios, incluye actividades tan diversas como la fabricación de esquís, bicicletas y un avión ultraligero llamado el Norton Blue Thunder, además de motos.

Un posible comprador es el consorcio de Washington que lidera un hombre de negocios llamado John Aycott. Asegura tener una oferta en firme por valor de unos 80 millones de pesetas para comprar Norton, además de unos 110 millones más para invertir en el desarrollo de una gama de motos de motor tradicional -de pistón- que se fabricarían en los East Midlands ingleses. La señora Skalbania comenta: *"No he visto ninguna oferta en firme, pero ya le dije en diciembre que no nos hiciese perder el tiempo si no ponía un millón de libras (unos 210 millones de pesetas) encima de la mesa"*.

Otro americano, Pakie Plastino, de Seattle, ha entrado en una disputa con Aycoth por el derecho a fabricar Norton en Estados Unidos.

Los entusiastas de la marca, mientras, esperan que cuando se asiente el polvo y se sepa quién manda, éste tenga dinero y ganas de fabricar motos./Roland Brown-E.R.

AL RALENTI

DERBI ESTÁ PROMOCIONANDO sus ciclomotores, automáticos, tanto scooters como convencionales, o con marchas, ya sean de carretera o trail, regalando un fabuloso Discman Sony Megabass portátil al usuario que adquiera un ciclomotor nuevo hasta el día 30 de agosto, fecha en la que termina la promoción para dar este verano aún más ritmo a los ciclomotores Derbi. Recordaros que ya está a la venta la nueva versión 6 velocidades y 45 km/h. de la Derbi Senda 50 6V, con nuevo escape de altas prestaciones, nueva decoración más atractiva, guardabarros-protectores delanteros, neumáticos trail de mayor anchura, por un precio de 235.000 ptas., con el Discman Sony de regalo.

LAMBRETTA VUELVE. Después de que el Grupo Alfa adquiriera el año pasado el 80% del capital de MotoGAC y pasara a denominarse Geace Ciclos, se está reestructurando toda la empresa para acometer la fabricación de dos nuevos scooters Lambretta, cuya patente posee el Grupo Alfa. Estos dos nuevos scooters españoles, que en estos momentos están en plena fase de prototipos, verán la luz en primavera de 1995, con motivo del Salón de la Moto de Barcelona y tendrán motores, en principio propios, de 50 y 125 c.c., estando prevista la fabricación de 10.000 y 12.000 unidades para el primer año de su puesta en escena. En otro orden de cosas, también se ha renovado por completo la gama de bicicletas, incorporando nuevas y modernas mountain bikes y la Ciclostatic ha sido rediseñada. Desde estas páginas, deseamos mucha suerte a la nueva etapa de Geace Ciclos. Más información en el teléfono 94-6200600.

¡ESTE VERANO SÍ! es el lema de las promociones Honda que se están realizando en numerosos modelos, algunos de ellos rebajados más de 100.000 ptas., que van desde los 50 c.c. hasta los más de mil centímetros cúbicos de las grandes top bikes. Como sería muy largo enumerar aquí todas las ofertas, mejoras de precio o descuentos, si quieres conocerlas en persona, en el teléfono 93-5740770 te informarán del concesionario que te queda más cerca de tu domicilio o residencia de verano.

MOTO GUZZI SIGUE. Tras no encontrar comprador, la empresa de Alessandro De Tomaso pasó a estar bajo control de su hijo, Santiago De Tomaso, y la financiera milanesa Finprogetti (ligada al Merchant Bank de Milán), que han nombrado a Arnolfo Sacchi como administrador delegado de Moto Guzzi, para que eche adelante la firma de Mandello del Lario. Sacchi, nada más tomar el poder, ha tenido muy claro lo que va a ser Moto Guzzi en el futuro... *"competirá por el mismo pedazo de mercado que Harley Davidson, Triumph, BMW y hasta Ducati, el de las motos diferentes a las máquinas japonesas. De inmediato hace falta una reestructuración general de la fábrica. Un giro de 360 grados y volver a comenzar de nuevo. Los modelos de elite se seguirán fabricando, dejándose de hacer los de cilindradas medias y bajas (¿¿??). Este cambio ya se ha comenzado a realizar y en los salones de este otoño, Moto Guzzi presentará nuevos modelos para ser fabricados en 1995..."*. Esperemos que estos cambios, algunos de ellos drásticos (conviene recordar que las mayores ventas de las motos básicas son las que financian los grandes proyectos de muchos fabricantes...), sirvan para que Moto Guzzi no desaparezca...

NOTICIAS DE TRIUMPH. Junto a la adquisición de una Triumph Daytona Super III, los concesionario entregarán un certificado de propiedad, que destacará aún más el carácter exclusivo de este modelo de la firma de Hinckley. Por otro lado, la fábrica inglesa ha anunciado que construirá un total de 7.852 motocicletas en modelos 94 y ya tiene previsto aumentar un 63% la producción para 1995, contando con construir 12.533 unidades, gracias a la buena acogida que está consiguiendo en la mayoría de mercados mundiales.

OXBOW, la conocida firma de prendas destinadas a los modernos deportes de riesgo (escalada libre, windsurf, skate, etc.), tiempo libre, vestir desenfadadamente y también motociclismo en las especialidades de enduro, motocross, trial, trail, etc. (equipa a los pilotos Yves Demaria, Jean Michel Bayle y a nuestro Jordi Tarrés), ya se puede comenzar a encontrar en nuestro mercado. La distribución de la firma francesa la realizará en exclusiva la empresa Eurodisa y podéis conseguir mayor información, así como conocer la red de concesionarios, contactando con el teléfono 93-4515058.

ENTREVISTA

SM

Kenny vino a probar la FZR600 para SOLO MOTO. Y allí, entre relevo y relevo, habló para ti.

KENNY ROBERTS

LA VERDAD DESNUDA

TRAS LO VISTO EN EL G.P. DE ITALIA, Y UNA VEZ LAS AGUAS DE NUEVO EN SUS CAUCES NORMALES, SE IMPONÍA HABLAR CON KENNY ROBERTS. EL "MARCIANO", HOMBRE DE POCAS PALABRAS Y HABITUALMENTE REACIO A LAS ENTREVISTAS, SE PRESTÓ A ACLARAR, EN RIGUROSA EXCLUSIVA, UNOS POCOS "ENTUERTOS" SURGIDOS ALREDEDOR DE SU EQUIPO TRAS LAS ÚLTIMAS DEBACLES VIVIDAS POR EL MISMO DESDE QUE EMPEZÓ LA TEMPORADA '94.

J.P. Juanpere
Foto: Francesc Montero

Cadalora estrenó chasis, cilindros y escapes en Mugello. Si te fijas bien, en el centro de esta magnífica foto de Santi Díaz, verás la falda del pistón de su YZR.

Mucho ha tenido que sufrir el Team Roberts en el inicio de temporada. Luca Cadalora, de ser el gran dominador que vimos en la recta final del pasado año, y gran favorito para conquistar el título en litigio, pasaba a luchar, de tú a tú, con los privados de la categoría... ¡y con la Aprilia 400!

Y Luca no estaba contento. Ni Kenny, claro.

Pero llegó el G.P. de Italia, y primero una pole y luego un segundo -que pudo haber sido un primero- les han devuelto la sonrisa.

Ahora, Luca ya está contento. Pero Roberts sigue igual, con sus fríos ojos grises analizando cada instante de lo que sucede a su alrededor. Y sin perder jamás la confianza en sí mismo ni en su gente.

- Las Yamaha, por lo visto en Italia, ya van bien, ¿verdad?

- *"Sí, hemos probado varias piezas, experimentando con diferentes combustibles, y la moto ha mejorado mucho. No nos gusta perder, y aunque sabíamos que nos iban a ganar en Austria y Alemania, nos sentó muy mal, pero todavía nos sentó peor en Assen. El G.P. de Holanda nos hizo pensar que las cosas estaban peor de lo que creíamos, y que teníamos que trabajar muy duro si queríamos estar delante. O sea, que nos tocó trabajar en los motores y aislar los diferentes problemas, que creo ya hemos resuelto".*

"NI HE FICHADO A ABE NI ME VOY A HONDA"

- ¿Qué ha cambiado en la moto?

- *"Hemos estado probando varias fórmulas de combustible, como ya he dicho, y en Italia tuvimos diferentes cilindros y escapes que fueron bastante mejor, afinamos mucho la carburación, y esto es todo lo que puedo decir por ahora".* (También estrenaron, según nos comentó Tad Pilati, un nuevo chasis Yamaha *"No más el chasis ROC"*, con magníficos resultados -n. del r.-).

- ¿Dunlop ha mejorado los neumáticos?, ¿tiene parte en esta recuperación?

- *"Dunlop nos ha ofrecido un programa de desarrollo de neumáticos muy agresivo, en el que venimos trabajando desde Jerez. Tenemos productos muy radicales para la rueda delantera, que ya empiezan a funcionar realmente bien".*

"LA HONDA NO ES TAN SUPERIOR; SIMPLEMENTE, NOSOTROS NO HEMOS ESTADO EN FORMA"

_ El Team Roberts es un foco continuo de rumores: el primero es referido al piloto revelación de 500, "Norick" Abe: ¿Correrá Abe con Roberts?

- *"Sé que Wayne ha hablado con él, pero sin llegar a ningún tipo de acuerdo. Nosotros todavía no lo hemos hecho".*

- ¿Roberts a Honda y Kanemoto a Yamaha?

- *"No".* (El "no" fue tan categórico y rotundo, que obviaba cualquier aclaración posterior. Kenny es así de claro a veces -n. del r.-).

- ¿Lleva Beattie lo mismo que Cadalora?

- *"No. Todavía no hemos podido darle la misma moto, pero esperamos que en la próxima carrera ya tenga idéntica combinación que Luca".*

- ¿Cadalora se va?, hemos leído que tiene ofertas...

- *"Ha habido veces en que Luca se sentía enfadado con la maquinaria, y tenía razón. Llegó a sentirse muy frustrado, es italiano y le gusta hablar. Seguramente le dijo a algún amigo suyo que quería irse a Honda y, de repente, lo vio en la prensa, en grandes titulares. En mi equipo no le damos mucha importancia a lo que vemos publicado por ahí".*

- ¿Es muy superior la Honda a tus Yamaha?

- *"No lo creo, los tiempos por vuelta no indican que la moto sea tan superior. Es simplemente que nosotros no estamos en tan buena forma como lo estábamos el año pasado".*

- ¿Cuándo un español Campeón del Mundo de 500?

- *"Todavía falta un poco...".*

- ¿Echas en falta a Wayne?

- *"Sí".*

- ¿Acabará Wayne formando un equipo de 500 paralelo al tuyo?

- *"Espero que sí, todo el mundo necesita estar en 500. Y Wayne especialmente".*

EL MISTERIO DE ABE EN ITALIA

La noticia corrió por el paddock como un reguero de pólvora: Abe está en Italia, alojado en el mismo hotel que Roberts para firmar un contrato que le ataría, desde ya, en 250, y el año que viene en 500.

Kenny Roberts desmiente ambas posibilidades en el texto general de la entrevista, pero dejando la puerta abierta a cualquier posibilidad futura.

El que Abe corra en 250 con Rainey es harto improbable, pues es casi seguro que Kenny Jr. vuelva, ya casi recuperado de su grave lesión, en el G.P. de la República Checa.

Pero... ¿y el misterio de Abe en Italia?: muy fácil. ¡La novia del Campeón del Mundo de 250, Tetsuya Harada, se apellida Abe! y se hospedaba, igual que el resto de hombres de Yamaha, en el mismo hotel que Roberts. Alguna indiscreción por parte de la recepción del establecimiento hizo que el hecho trascendiera, y la fértil imaginación de la prensa italiana -y alguna más- hizo el resto. ¿Misterio?/J.P.J.

MOTOS ACUATICAS

FUERZA TRES

GAMA POLARIS '94

La novedad más importante de Polaris para esta temporada es la SLT 750. Una triplaza de brillantes prestaciones.

CADA MARCA FABRICANTE DE MOTOS ACUÁTICAS SUELE TENER SU PROPIA PARTICULARIDAD TÉCNICA QUE LA DISTINGUE DEL RESTO. EN EL CASO DE LAS POLARIS, ÉSTA SE CENTRA EN SU PECULIAR PROPULSOR DE TRES CILÍNDROS Y 744 C.C., CAPAZ DE OFRECER UNAS PRESTACIONES REALMENTE COMPETITIVAS...

Ricard Jové
Fotos: Francesc Montero
Con la colaboración
de Luis Miguel Reyes

Paralelamente a la construcción de las primeras motos de nieve y a la amplia gama de Quads y ATV, la firma canadiense Polaris no quiere perder terreno frente a la dura ofensiva que el resto de la competencia ha presentado para esta temporada '94. Para ello, los técnicos de la firma han trabajado bajo la consigna de mejorar las prestaciones y calidad de su ya conocido modelo biplaza SL 750, pero centrando también su esfuerzo en crear una nuevo modelo triplaza de carácter familiar, que rivalice directamente con la Kawasaki ST 750, la Yamaha TL 700 y la Bombardier GTS.

POLARIS SL 750

La SL 750 fue presentada la pasada temporada, en estas mismas páginas, por el importador español CM Motorsport como evolución directa de la SL 650. Ahora, el siguiente paso se ha realizado pensando en mejorar algunos detalles de equipamiento y acabados de la SL. Se ha acoplado un reloj multifuncional en la parte frontal de la moto que, además de marcar el casi obligatorio nivel de gasolina y aceite, cuenta con reloj horario, cuentarrevoluciones, velocímetro -en millas por hora-, voltímetro, taquímetro, entre otros...

Por lo que respecta al propulsor, éste ha variado con respecto a la anterior versión en algunos detalles internos, de manera que su potencia máxima llega ahora hasta los 80 CV., mejorando sensiblemente las prestaciones.

Por supuesto, la SL 750 también se incluye dentro de la exclusiva gama de motos acuáticas que utiliza el sistema de Trim -accionable eléctricamente desde el manillar-, para acondicionar el empuje del chorro propulsor a cada situación, y con ello mejorar la estabilidad en línea recta o en giros, según el caso.

Su precio es de 1.237.000 ptas.

SLT 750

La novedad más importante de Polaris para esta temporada es la triplaza SLT 750 de carácter familiar y que, como en la SL, cuenta con el propulsor tricilíndrico de 80 CV. de potencia máxima.

Este nuevo modelo, que cuenta también con un casco en V de mayor tamaño y peso que en la SL, se ofrece como una opción más tranquila para los usuarios que quieran compartir sus excelencias con toda la familia. Para ello, la SLT goza de gran capacidad de carga, con dos compartimientos estancos pensados para llevar ropa, bebidas y demás detalles que mejoran su concepto turístico.

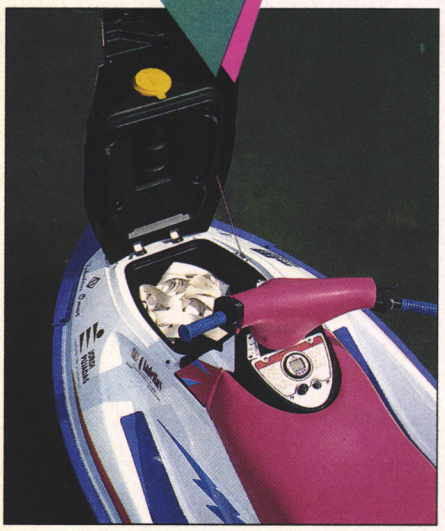
Además, su destacable estabilidad y seguridad en orden de marcha ofrece inmejorables condiciones para practicar el esquí náutico, como si de una embarcación de recreo se tratara.

Como detalle de calidad, y a pesar de que el sistema de Trim sea opcional, la nueva Polaris incorpora también el comando multifuncional digital, que, como ya hemos comentado en la SL, ofrece al conductor gran cantidad de información en orden de marcha, para facilitar la posibilidad de realizar travesías de larga duración.

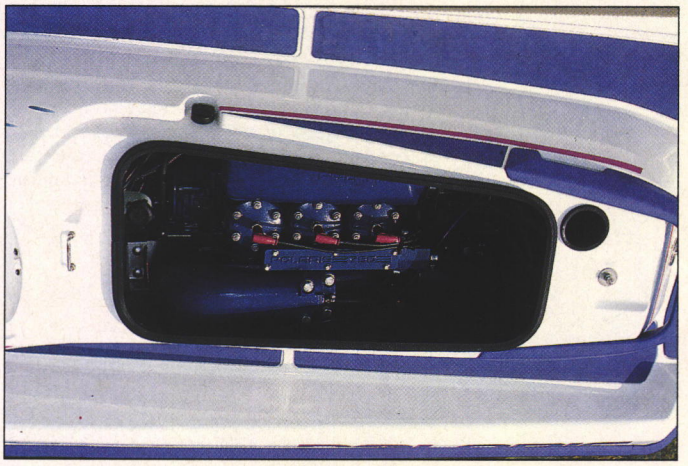
Su precio, por último, se aprecia muy competitivo con 1.292.000 ptas.

GAMA POLARIS '94

La triplaza SLT 750 también goza del reloj multifuncional, además de tener dos compartimentos estancos para mejorar sus cualidades como embarcación de recreo.



La Polaris SL 750 aporta como novedad importante un reloj digital multifuncional, además de seguir contando con el sistema de Trim electrónico y un compartimento estanco.



La particularidad más destacable de las motos acuáticas de Polaris se centra en el propulsor tricilíndrico.

VOLANDO EN PRIMERA CLASE

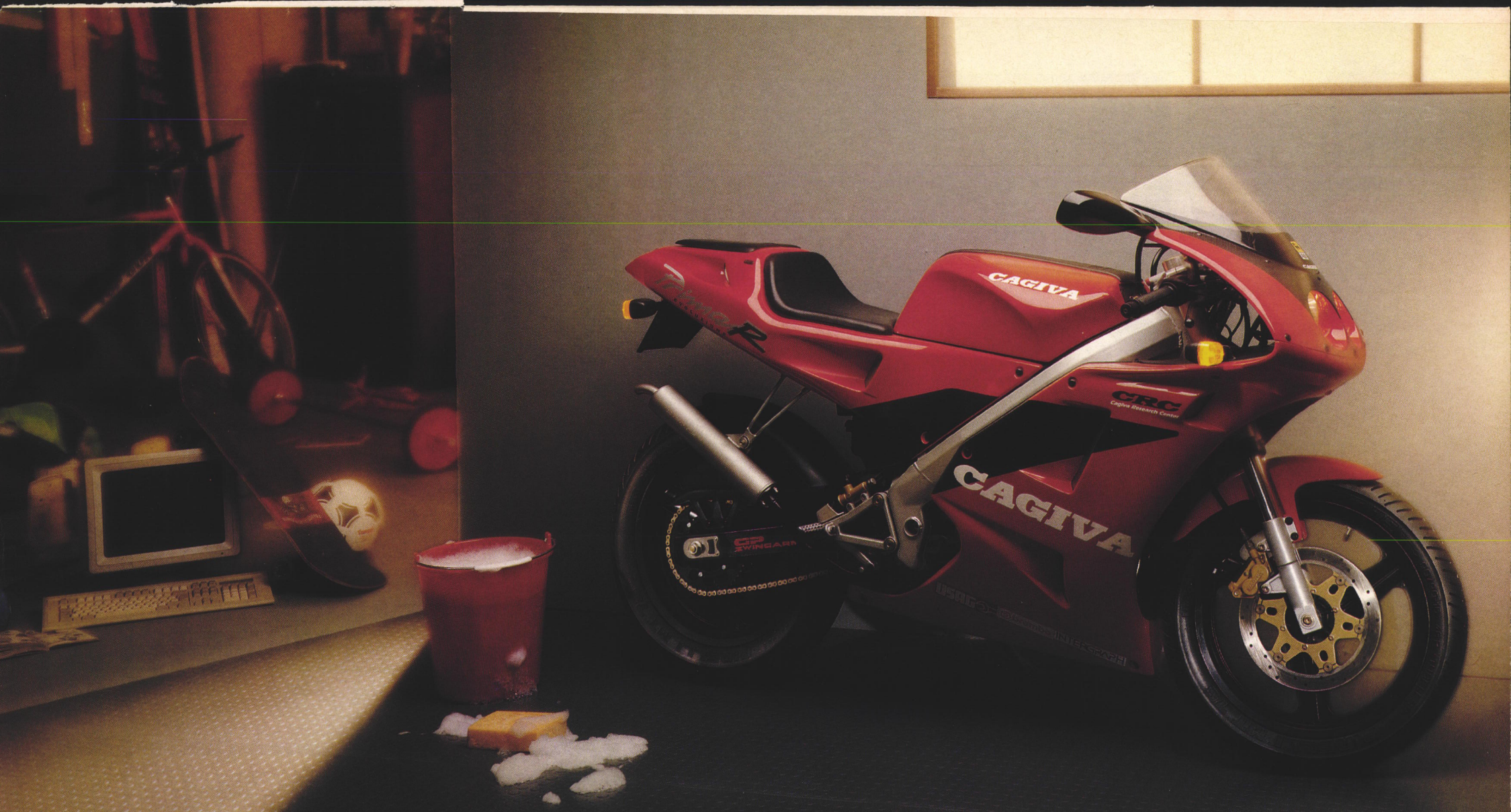
Esta es la sensación que sentirá con las motos acuáticas tricilíndricas POLARIS

SL 650 cc.
Biplaza
Tricilíndrica
650 cc./68 cv./47 mph.
Casco totalmente "V"
Indicador nivel gasoina
Gran depósito gasolina
Cofre delantero

SL 750 CC.
750 cc./80 cv./52 mph.
Hélice 4 palas de serie
Exclusivo comando multifuncional digital
(9 funciones diferentes)
Quick Trim power con claro indicador visual

SL TRIPLAZA 750 cc.
Triplaza
80 cv/47 mph
Marcha atrás
Enganche de serie para esquí nautico
Exclusivo comando multifuncional digital
Retrovisores ajustables
Alfombras antideslizantes

CM MOTOR & SPORT **Importador-distribuidor de la firma norteamericana POLARIS en España.**
Banys, 63 08530 LA GARRIGA (BCN). Tel.: (93) 871 70 47, Fax. (93) 871 79 26



Antes, tu vida era como la de cualquier otro. Ahora, no obstante, tu vida ha cambiado. Lo primero es ya tu Prima 75 R. Su potente motor, la refrigeración liquida, admisión por láminas directa al cárter, el arranque eléctrico....Sus prestaciones, su aceleración, su velocidad punta..., "llegarás siempre el primero"... Su seguridad, la estabilidad de su chasis, su potente frenada... Su práctico y exclusivo cofre guardacascos (¡qué bien va para los libros!)...¡GENIAL! ... Su aspecto, su línea deportiva, su diseño cautivante... ¡QUÉ BONITA ES TU PRIMA 75 R! y... ¡QUÉ BIEN VA!. Verdaderamente... la envidia de la clase.
Ahora que la has encontrado,
ya nada será como antes...

CAGIVA

"PRIMA DI TUTTO". CAGIVA PRIMA 75 R.

MOTOS BORDOY C/ Valencia, 179-08011- Barcelona - Tel. atención al cliente: (93) 454 00 44 - Fax.: (93) 323 39 93

MOTOCROSS

CAMPEONATO DE ESPAÑA 250 C.C.

TOBARRA (1ª DE 6)

COMIENZO CON GARRA

ESTE CAMPEONATO DE ESPAÑA DE 250 c.c. QUE ACABA DE EMPEZAR, PARECE DEPARARNOS UNA REPETICIÓN DEL PASADO AÑO, CON UN ESPECTACULAR COMIENZO DE JOSEP ALONSO, SEGUIDO DE DAVID AVILÉS. PERO ELLOS NO ESTÁN SOLOS EN LA PARRILLA, DETRÁS TIENEN HOMBRES CON GANAS DE SUBIR AL PODIUM. ESTE CAMPEONATO EMPIEZA CON GARRA.

Texto y fotos: Mariano Herranz

Josep Alonso ha empezado el Nacional de 250 c.c. en un estado de forma excepcional.

El agobiante calor y el exigente y técnico trazado del remodelado circuito de Tobarra fueron determinantes para la primera carrera del Campeonato de España de 250 c.c. La resistencia física iba a ser fundamental.

Y si además de resistencia física, hay un piloto capaz de rodar un segundo más rápido que el resto, la cosa está clara: Alonso, más centrado que nunca, dominó a placer ambas mangas, confirmándose como el hombre a batir.

En otro plano estuvieron Óscar Lanza y David Avilés, segundo, igual

DOMINIO CLARO DE JOSEP ALONSO, EL MÁS FUERTE Y RÁPIDO SOBRE EL TRAZADO DE TOBARRA

que el año pasado, después de la primera carrera, pero decepcionado, no esperaba ver a Alonso tan superior. El granadino no se conformará.

Detrás, la batalla estuvo mucho más abierta: un sorprendente Del Barrio sobre la 250 c.c., Moisés Bernárdez, Colomer y Mataix -retirados los dos en la primera manga- y Javi Fernández, mucho más a gusto sobre la 250 c.c, dieron un buen nivel, aunque les faltó ese segundo para sumar-

PELÍCULA DE LAS CARRERAS

PRIMERA MANGA

Salida en tromba de Lanza, que se mantiene en cabeza hasta ser cogido a mitad de carrera por Alonso, que había pasado a Del Barrio y Avilés. Detrás, Avilés, destacado de un grupo formado por Del Barrio, Moisés y Javi Fernández. Retirada de Mataix.

Caída de Alonso. Lanza recupera la cabeza. Alonso vuelve al ataque y se escapa sin remisión. Lanza parece que aguanta la segunda plaza, pero se viene repentinamente abajo y sufre tres caídas.

Tercero, detrás de Avilés, tranquilo, Moisés Bernárdez, que pudo distanciar un poco al final a Del Barrio y Javi Fernández.

SEGUNDA MANGA

Alonso sale primero y se destaca rápidamente. Dominó la manga hasta el final. Detrás, siempre estuvo en solitario Avilés, excepto cuando una caída, a mitad de manga, hizo que se le acercara Colomer, tercero al final.

Cuarto fue Mataix, sin complicación desde que pasó a Javi Fernández, seguido de Rendueles y de García Vico. Detrás entraron Del Barrio y Javi Fernández, que fue perdiendo posiciones progresivamente.

Después de un final de Europeo muy bueno, Avilés promete un duelo interesante de cara el título.

EN CORTO

LA FUTBOLITIS, del Mundial 94, también afecta al motocross. El sábado se unificaron las mangas clasificatorias con las de parrilla, para así poder acabar antes de que empezara el partido España-Italia, que no pensaban perderse los voluntarios que hacían de controles.

A. MATAIX se puso el sábado a probar unas botellas de horquilla nuevas, pero tuvieron problemas y no pudo hacer tiempos. Tuvieron que volver a lo ya conocido por falta de tiempo. Y es que había una hora menos de entrenamiento.

LA PISCINA, próxima al circuito, fue la sensación del sábado. Con el calor y la mayor cantidad de tiempo libre, la mayoría de los pilotos pasaron la tarde entre los chapuzones y el partido de fútbol.

INVENTO EN EL HIDRÁULICO de la moto de Alonso. Su mecánico, Felipe Higuera, eliminó el pulmón, en el que va alojado el nitrógeno y metió un pistón libre, que empuja el aceite cuando éste pierde volumen por el calor. Una solución para no perder hidráulico en toda la manga.

LEO BELLÓ no ha comenzado bien la categoría en la que tenía puestas todas sus esperanzas. Se hizo un esguince de tobillo el sábado. Salió en la primera manga, pero tuvo que abandonar en cuanto hizo el primer apoyo.

JAVI FERNÁNDEZ sufrió un calvario en las últimas seis vueltas de la segunda manga. Al agotamiento físico se le sumó el dolor que tenía en la mano izquierda, que le había obligado a correr con tres dedos unidos con esparadrapo para poder coger el embrague. Bajó del quinto al octavo.

JAVI REMACHO no tuvo su día. Después de dar la sorpresa y hacer la "pole", el sábado, en carrera, las malas salidas y las caídas le dejaron inédito.

ABEL BERNÁRDEZ se terminó de dañar la muñeca que ya traía tocada de los entrenamientos, en la primera manga, tras dos caídas. En la segunda aguantó hasta ser décimo.

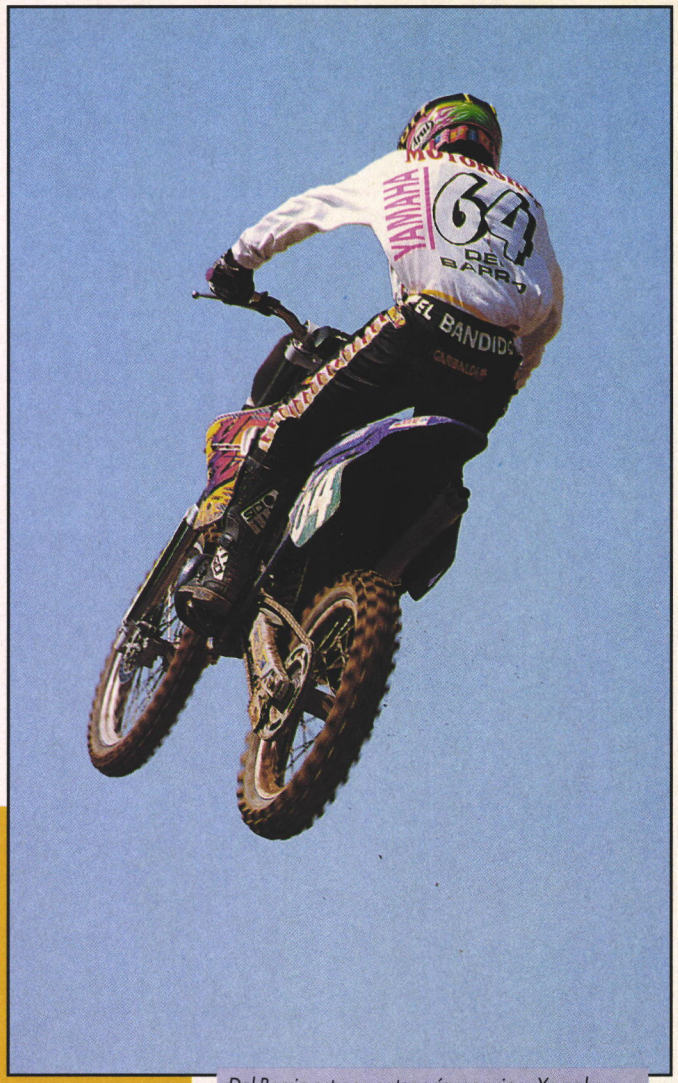
Primera salida de un campeonato que sube de nivel.

EL CALOR CAUSÓ ESTRAGOS EN UNA CARRERA DE RESISTENCIA FÍSICA

se a los anteriores.

Destacar, por un lado, la carrera de Rendueles, bastante mermado físicamente. *"Me conformo si entro entre los 8 primeros"*, contaba el sábado, pero el domingo, gracias a su regularidad, acabó en la general en el cuarto lugar. Por otro lado, también destacar la actuación de García Vico -no tan sorpresa después de su participación en el pasado Campeonato de España de SX-, que con dos grandes mangas se sitúa sexto en la clasificación del campeonato.

ÓSCAR LANZA SUFRIÓ UNA LIPOTIMIA DESPUÉS DE LIDERAR LA PRIMERA MANGA DURANTE MEDIA CARRERA: "QUERÍA



Del Barrio estrena categoría y equipo, Yamaha Motor Shop, con un tercer puesto en el podium.

AL HABLA CON...

ÓSCAR LANZA

El piloto manresano de Motor Gas estaba realizando una gran manga. Quería ganar como fuera, y estuvo media manga delante, pero acababa de ser pasado por Alonso cuando, a dos vueltas del final, sufría tres caídas incomprensibles y una última nada más pasar la meta que le dejó en fuera de juego. Había sufrido una lipotimia.

"He salido delante, y muchas veces, cuando voy delante, me pongo nervioso. Pero hoy iba muy bien. Cuando me ha pasado Alonso por segunda vez, he ido una vuelta detrás suyo, pero han pasado dos vueltas y me he venido abajo. Quería ganar, tenía muchas ganas, él es muy rápido, aunque yo tenía ganas de ir con él... no me encontraba cansado, pero de repente, me he quedado muerto, no giraba, no tenía fuerzas. Me he caído tres veces en dos vueltas y no podía levantar la moto".

"En la Cruz Roja no me movía, estaba inconsciente, me hablaban y ni los oía, empecé a vomitar... Quería morirme, intentaba moverme y no podía, intentaba beber y me tiraba el agua por la cara... Me acuerdo que le preguntaba al médico si me iba a morir". Esto contaba Óscar, debajo de cuatro mantas, a los treintai... muchos grados que hacía, cuando empezaba a recuperar el color después de hora y media inconsciente. *"Luego empecé a meterme zumos, azúcar y cosas de ésas, pero todavía no puedo moverme, no puedo ponerme en pie. Sin embargo estoy contento, es una experiencia, esto me va a valer para aprender, esto no me vuelve a pasar. Y es que esta mañana, con los líos de cambios de horarios, no comí en condiciones".*

RESULTADOS

P	Piloto	Equipo	1M.	2M.	Tot.
1	Josep Alonso	Honda-Repsol-HRG	20	20	40
2	David Avilés	Kawasaki-Vitess-Km.2	17	17	34
3	José del Barrio	Yamaha-Motor Shop	13	9	22
4	Bernard Rendueles	Honda-El Gaitero	10	11	21
5	Javi Fernández	KTM-Rubio	11	8	19
6	Xavi G.Vico	Yamaha-Elias	9	10	19
7	Xavi Colomer	Kawasaki-J.Cros	—	15	15
8	Moisés Bernárdez	Kawasaki-Movisa	15	—	15
9	Alejandro P.Mataix	Suzuki-Import Cross	—	13	13
10	Rafa Valle	Honda-Moto Castro	8	5	13
11	Quim Aguilar	Kawasaki-Motriauto	5	7	12
12	Luis López	Honda	7	2	9
13	Julio Vila	Kawasaki-Movisa	4	4	8
14	Abel Bernárdez	Kawasaki-Movisa	—	6	6
15	Óscar Lanza	Honda-Motor Gas	6	—	6
16	Aarón Bernárdez	Kawasaki-Movisa	3	—	3
17	Paco F.Rial	Honda-Moto Pasión	—	3	3
18	Vicenç Saporta	Kawasaki-Canomoto	2	—	2
19	Mikel Zabala	Yamaha-Motos Javier	1	—	1
20	Óscar Olmedo	Yamaha-E.Castro	—	1	1

LO DIJERON ELLOS

JOSEP ALONSO (Honda-Repsol-HRG): *"He empezado bien, la moto ha funcionado perfectamente y aquí he corrido más que ellos, pero todavía quedan muchos circuitos y muchas mangas. El circuito me ha gustado mucho, ha cambiado mucho, ahora es divertido y bastante técnico".*

DAVID AVILÉS (Kawasaki-Vitess-Km.2): *"Esperaba otra cosa. Me parece que voy a tener a Alonso hasta en la sopa. Está muy fuerte, me ha sorprendido, porque se supone que después de tanta carrera del Europeo yo tenía que estar bien. Pero bueno, he salido bien las dos veces y he aguantado bien. En la segunda manga me he caído y se me ha doblado el manillar para abajo, me he agobiado, pero he tirado a muerte y he podido distanciar a Colomer".*

JOSÉ DEL BARRIO (Yamaha-Motor Shop): *"No me esperaba este resultado. La moto, la primera vez que la probé fue ayer y es la primera vez que corro en 250 c.c. Es otro tipo de conducción, tengo más cogida por la mano la 125, pero me he adaptado bien. La Yamaha es una moto que tiene mucho chasis y se puede adaptar bien a la conducción de un piloto fino, no es muy brusca".*

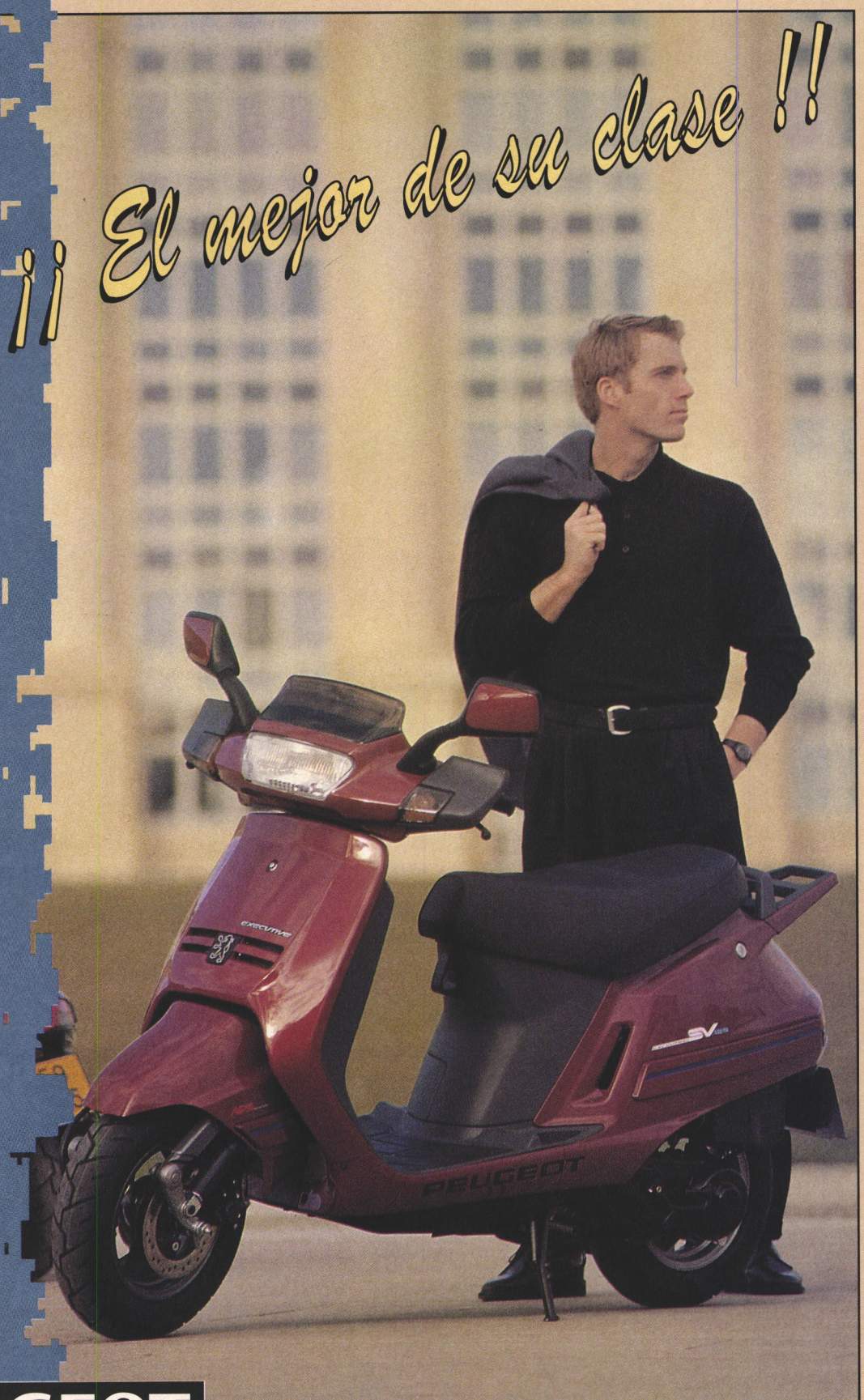
ALEJANDRO P.MATAIX (Suzuki-Import Cross): *"En la primera manga, se ha salido el piñón del cigüeñal y se ha quedado la moto en punto muerto, no entraban marchas. Una pena, porque iba bien, remontando a gusto. Además era la moto buena y tuve que salir a la segunda con la de entrenos, aunque le hemos metido el escape y cilindro de la buena".*

A AVILÉS LE SUPO A POCO EL SEGUNDO PUESTO, MIENTRAS DEL BARRIO ERA TERCERO EN SU PRIMERA CARRERA SOBRE UNA 250 C.C.

deMoto AREA
ROSELLON, 118
TEL. 453 66 92
- PROMOCION NEUMATICOS JULIO Y AGOSTO -
CENTRAL DEL PNEUMÀTIC
BALART Y BADIA, S.A.
METZELER DUNLOP BRIDGESTONE
PIRELLI :BONIFICACION ESPECIAL SERIE DRAGON
MICHELIN :120/60/ZR 17 A 59 - 160/60/ZR 17 M 59:
29.900,- IVA incluido

SV 125 Executive

¡¡ El mejor de su clase !!



SV 125 EXECUTIVE,
siempre el mejor de su clase.
Porque sólo PEUGEOT podía
mejorarse a sí mismo.
Por eso el SV 125 EXECUTIVE
incorpora una tecnología
aún más evolucionada,
junto a su línea exclusiva,
dejando intacta toda
la magia, que le ha hecho
líder de ventas.
Y para continuar en lo
más alto, un equipamiento
fuera de lo común,
con freno de parking,
anilla sujetabolsos
y un tubo de escape especial,
silencioso y potente.
Además de su diseño
dinámico y elegante,
como hecho a tu medida,
porque para ser el primero...
¡ hay que tener mucha clase !
SV 125 EXECUTIVE:
creado para triunfar.

PEUGEOT

DOMINA TU TERRITORIO

Esso
Lubricante Recomendado

IMPORTADORES

ANCA, S.L. Tel. 986/23 26 03 VIGO • **CIAL. NAVARRO HERMANOS, S.A.** Tel. 952/22 39 30 MALAGA • **IBEM AUTOMOCION, S.A.** Tel. 96/341 49 99 VALENCIA • **GARAJE GILI,S.L.** Tel. 972/20 76 03 GIRONA • **MOTO SERVICIO** Tel. 94/421 85 95 BILBAO • **MOTOR GRUP** Tel. 93/414 29 93 BARCELONA • **OSAKA MOTOR´S** Tel. 91/730 27 77 MADRID

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE VELOCIDAD

Open '94 DUCADOS

CALAFAT 5ª DE 7

SIN PERDON

Maurel (38) ganó la mejor -y más dura- carrera de su vida. Cardoso (30) se cayó mientras lideraba, y Barresi (14) se subió a su primer pódium del Open Ducados. En Supersport ganó Lavilla (12). Eustaquio Gavira (24) y Dani Amatriain (4) no tuvieron la suerte de su lado.

CALAFAT ES UN CIRCUITO DURO, QUE NO PERDONA A QUIENES OSAN ABANDONAR LA NEGRA CINTA DE ASFALTO.
CALAFAT VIVIÓ EL RÉCORD ABSOLUTO DE CAÍDAS DEL OPEN DUCADOS.
QUIZÁ EL ÚNICO PUNTO NEGRO DE TRES CARRERAS APASIONANTES, DE TRES DÍAS DE VIVENCIAS "A TOPE" EN UNO DE LOS FINES DE SEMANA MÁS VIBRANTES DE LA TEMPORADA.
¿GANÓ QUIEN SUPO MANTENERSE EN PIE O QUIEN FUE MÁS LISTO?
TENDRÍAS QUE PREGUNTÁRSELO A ASPAR, MAUREL O LAVILLA, PERO RARO FUE QUIEN SE ESCAPÓ DE BESAR EL DURO SUELO DE CALAFAT.

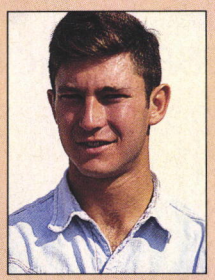
J.P. Juanpere
Fotos: Francesc Montero y J.P. Juanpere

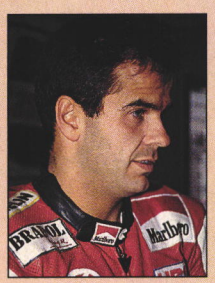
13º Nº 13

ALZAMORA, CASTILLA Y AMATRIAÍN

A MIS HÉROES

(Carta abierta de J.P. Juanpere)





Uno ha visto muchas carreras. Y aprecia a los pilotos, en general, por lo que valen. Y unos valen más que otros, os lo juro.

Unos lo darían todo por ganar. Y algunas veces ganan... qué bonito es el dulce sabor de la victoria, ¿verdad Luis Carlos?

Otros jamás arriesgan, no ponen jamás toda la carne en el asador, aquellos para los que la palabra "gloria" no es más que un nombre de mujer, y que se conforman con un cómodo segundo en lugar de jugarse el bigote por ganar.

Pero detrás quedan otras historias, las de los ganado-perdedores.

Porque hay "perdedores" con honor. Con mucho honor. Porque han dado hasta más allá de sí mismos en busca de, a veces, lo imposible.

En Calafat vi llorar a tres hombres, a tres valientes.

Y os juro que nadie más les vio. Porque estaban en la intimidad de su box, a puerta cerrada, desgranando lágrimas, amargas lágrimas de rabia, porque los hados fueron esquivos, porque -y lo digo yo, no ellos- no tuvieron la suerte que merecían, pues creo que los tres hubiesen podido ganar. Fuera, como música de fondo, el sonido de los motores aullando a 13.000 rpm. en la recta, como última broma de mal gusto.

Son Emili Alzamora, Miguel Ángel Castilla y Dani Amatriaín.

Y hasta es posible que a alguno de ellos no les guste que un servidor escriba estas líneas.

Pero creo, amigo lector que te apasionan las carreras, que te gustaría saber que detrás del cuero y el kevlar hay un corazón, y que éstos sí lo dan todo cada vez que salen a la pista.

A Emili, "Migue" y Dani les gusta ganar.

Y no se conforman con menos.

Emili salió a por todas. Aspar sabía que iba a plantearle una carrera dura. ¡Qué digo dura, durísima!, una carrera "a cara de perro", como han sido todas las del Open Ducados cuando han estado juntos. Luego, un neumático montado al revés y con un defecto de vulcanización (al coger temperatura se cristalizó la goma del flanco izquierdo) le mandó al suelo en la curva de izquierdas de entrada a las eses.

Emili tiene las manos llenas de heridas, sus dedos son una caricatura. Se ha caído demasiado en las últimas carreras. Quiere estar delante. Y lo da todo, incluso sus lágrimas.

Castilla se tocó con Riba en la salida. Luego, el de Terrassa le sacaría de la pista. Era la primera vuelta. Vigésimo. O casi. Un mundo por delante. Se cayó en la entrada a las eses tras superar a Borja (que acabó en el pódium), rodando un segundo más rápido que el pelotón de cabeza, pulverizando los tiempos de Kenny Jr. y quedando a tres miserables centésimas del récord absoluto de John Kocinski.

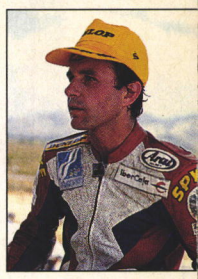
"Migue" hubiese podido ganar. Pero también acabó llorando su derrota.

Dani sólo temía a la Yamaha de Lavilla. Otra carrera de aguante, de "coco". Gregori se va, Dani espera, agazapado, segundo, que pasen las vueltas. Le recupera segundo y medio, ya está a menos de dos y queda media carrera por delante. Huele la victoria. De pronto, los temidos doblados. Lavilla pasa bien, pero Carolina Camps le cierra la puerta a Dani. Al suelo, hoy no se gana... ¡Qué amargas son las lágrimas!, ¿verdad Dani?

Son mis héroes. Y estas líneas, mi homenaje a tres ganadores, a tres pilotos de verdad.

SUPERMAN

LUIS CARLOS MAUREL



El "maño de oro" siempre lo tuvo claro: *"Quiero ganar"*, decía a todos antes de la carrera. Maurel trabajó como nadie por esta carrera. Cientos y cientos de vueltas a Calafat en secreto, docenas de neumáticos achicharrados, pero valió la pena.

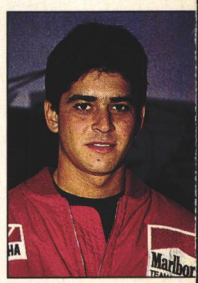
Luis Carlos sabe que este oficio es duro. ¿No lo va a saber él, al que las cosas no le han ido ni la mitad de bien de lo que prometían a principios de temporada?

Pero, como dice aquel viejo proverbio de Confucio: *"Un piloto vale lo que vale su última carrera"*, hoy, Maurel es un piloto que vale mucho. Nuestro Superman.

Y que dure, en el Mundial y en el Open Ducados, como le aconsejó alguien con muy buen tino, ¿verdad Luis Carlos?

LA REVELACION

JOSÉ BARRESI



Vino de muy lejos, de Venezuela.

Creo que hasta se añoraba un poco. Ahora, con su mujer en España, ya le comienzan a sonreír las cosas.

Y ni se sabe quién estaba más contento por el magnífico resultado conseguido, por ese segundo puesto ganado tan a pulso, si él o su mujer: *"Es mi negro, ¿sabes?"*, comentaba ella a pie de pódium, orgullosa de su hombre.

José ascendió al pódium. Y le gustó tanto que, en voz muy baja, y evitando mirarte a los ojos, lanzó una promesa: *"Volveré a subir ahí en la próxima carrera"*. José Barresi ya es de los nuestros.

Juan Enrique Maturana (20) lideró, por primera vez en su vida, una carrera del Open Ducados. Y por delante de Aspar (8)... ¡Casi nada!

125 ASPAR GANA FACIL

"EL ESPECTÁCULO ANTE TODO"

Jorge Martínez "Aspar", sin Alzamora en pista, se hizo dueño y señor de la carrera... y va a por el Campeonato de España Open Ducados.

No se presentía fácil para nadie. El duelo Aspar-Alzamora tenía que sacar chispas en Calafat. Al final, agua de borrajas, victoria fácil -y merecida- de Aspar por delante de su nuevo pupilo, Juan Enrique Maturana, que comenzaban así su andadura en común, con un doblete que debe irles de perlas de cara a los esponsores de su proyecto mundialista.

Aspar conseguía una vuelta velocísima, casi un segundo por debajo del récord de Raudies, en la primera sesión de entrenamientos; tiempo que Alzamora casi calcaba en la segunda. El tercero, Toni Sánchez, perfectamente acoplado a su Aprilia ex-Giró, precedía a Maturana y Xavi Soler en primera línea.

En carrera, Alzamora salía como un disparo, intentando meter metros a un Aspar que no iba a dejarle. Ya en la segunda vuelta, Aspar marca la vuelta rápida, dos centésimas detrás del ocasional líder, Alzamora. Una vuelta más, y un neumático trasero defectuoso y mal montado, echaba por tierra las ilusiones del de Lleida: *"Se me ha ido de golpe al abrir gas. Quería poner metros sobre Aspar. En entrenos probamos un 654 delantero de 250 en la rueda trasera, y no iba mal, no, pero en carrera, y como no lo había probado lo suficiente, y no conocía su desgaste, he preferido asegurar, pero me he equivocado".*

Jorge se quedaba tranquilo de repente. Y con toda la carrera por delante. Los tiempos se ralentizaron de golpe, pues la verdad es que la carrera acabó cuando se cayó Alzamora. *"He procurado dar espectáculo ante todo"*, explicó Jorge, *"porque el público lo merece. Si llegamos a final de carrera con Alzamora, me lo hubiese puesto muy duro, pues ya en la segunda vuelta estaba rodando en '32; he montado el nuevo 894 detrás, y creo que hubiese aguantado bien. De todas formas, estaba tranquilo, ya que sabía dónde ganarle. Maturana me ha sorprendido, le he dejado tirar delante para verle de cerca, y ha marcado varios '33 muy buenos; él solito ha marcado a Toni Sánchez. Mejor de lo esperado".*

Maturana estaba exultante: *"Es el mejor fin de semana de mi vida, estoy supercontento. No quería defraudar a Jorge, me ha dejado ir primero y he intentado tirar para deshacer el grupo. En la última vuelta me ha pasado... ¡y se acabó la historia!".*

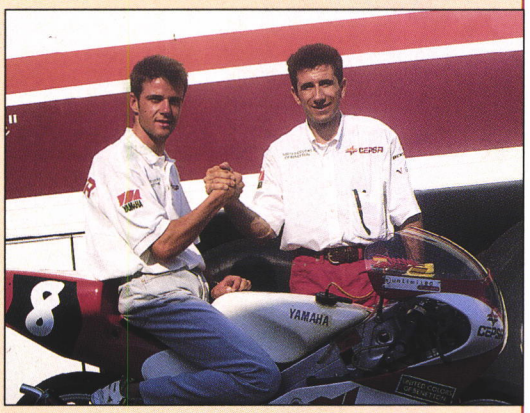
Toni Sánchez pareció conformarse con el tercer puesto: *"Pero es que el neumático trasero no me permitía nada más, se me ha venido totalmente abajo... ¡y menos mal que he podido con Pitufo!".*

Pitufo Alvaro, por su parte, había salido mal: *"He tenido que remontar a muerte, y en la última vuelta he cogido a Toni; creía que le podría pasar, pues estaba rodando más deprisa que él, pero un doblado lo ha impedido".*

"Boris" Miralles se imponía sin problemas a Fabio Colombo, y Jesús Chelet, ahora integrado en las filas de TMR, conseguía el mejor resultado de su temporada, tras la caída de un José Luis Rabadán desilusionado: *"Me he caído cuando intentaba rebasar a Jesús. No tengo relaciones de cambio, y debo salir de las curvas tirando de embrague. Ha cogido de golpe y me ha tirado. Pero es que así no hay manera".*

Xavi Soler, José Miguel Ramírez y Antonio Torres completaban la decena.

ASPAR: *"ME LLEVO A MATURANA AL MUNDIAL"*



"Lamentablemente, Katoh lleva demasiadas caídas, y en esta última se ha roto la rodilla en siete trozos, y estará un mínimo de dos meses antes de poder apoyar el pie en el suelo", explica Jorge, *"Yamaha está portándose muy bien con el equipo; las motos de Katoh son de Yamaha-Japón, y yo hablé con los señores Kitadawa y Maekawa, los responsables del departamento de competición, y me dieron permiso para subir a otro piloto en las motos, y concretamente a un piloto español. Hablamos con Cepsa y les pareció oportuno tener a un piloto joven, a alguien en progreso, en el equipo. El nombre fue, evidentemente, el de Juan Enrique Maturana; ya está en Yamaha y Cepsa, por lo que todo queda en casa. Yo ya le he dicho que lo único que debe hacer es aprender, no quiero que esté obligado a hacer ningún resultado, no vamos a exigirle absolutamente nada durante los seis GGPP que restan esta temporada... si Katoh no vuelve este año, claro"*.

Maturana llevará el mismo material que Aspar: *"Juan Enrique montará, exactamente, en las motos de Katoh, que son idénticas a las mías. Cuando Yamaha-Japón manda piezas, casi siempre lo hace por duplicado y, si no es así, siempre nos hemos jugado a cara o cruz quién de los dos montaba lo nuevo. Esto fue así hasta Assen; pues, tras el G.P. de Holanda, recibimos órdenes expresas de que todo lo nuevo lo probara yo primero. Pero es raro que no manden las cosas para los dos. La temporada de Katoh se financiaba desde Japón, ahora tendré que hacer frente a los gastos de Maturana. He hablado con Cepsa y, afortunadamente, están bastante por la labor. La intención ya no es únicamente acabar la temporada, sino seguir el próximo año"*.

Maturana se mostró encantado ante esta oportunidad: *"quiero agradecer a la gente de Yamaha, a Cepsa y a Jorge el haber pensado en mí. Mi sueño era ir al Mundial, y lo veré realizado antes de lo que creía; lo único que lamento es que haya sido a causa de la lesión de Katoh, al que deseo una pronta recuperación"*, declaró el granadino.

Sobre el futuro de esta unión, Jorge todavía no tiene las cosas claras: *"Bueno, lo primero será ver si el Team Aspar sigue en 125 o sube a los 250 -¡vaya bomba!, n. de r.-, lo segundo si nos vuelven a imponer a un piloto japonés. Maturana debe aprender este año, con resultados, digamos, dignos. Ojalá que Juan Enrique pudiese estar en el Equipo Aspar en 1995, pues ello sería muy positivo para todos"*.

Emili Alzamora (16) quería ganar, pero el neumático trasero le traicionó. Antonio Sánchez (23) repitió podium. Aquí le vemos por delante de Fabio Colombo y Pitufo Álvaro (21).

LAS HONDA RS125R '95 podrían estrenarse muy pronto, en manos de Dirk Raudies, corriendo las dos últimas carreras del Open Ducados. De momento es un proyecto, pero Yamaha ya lo hizo con sus TZ el año pasado, y sería una publicidad excelente para la moto que más expectación ha creado y que será presentada oficialmente a la prensa mundial el próximo domingo en Le Mans.

ASPAR recibirá en Le Mans nuevos escape, encendido y basculante. *"Es raro, pues no me he quejado nunca de la estabilidad, pero lo probaré, claro"*. En Calafat se cayó en entrenos, rompiendo un chasis, probando nuevas geometrías y neumáticos de compuesto duro. *"Creo que eran demasiadas cosas"*, afirmó Jorge.

JUAN MONTERO era baja en Calafat. Una caída en entrenos libres le dejó el resultado de una clavícula rota. Te esperamos Juanito, sin ti, el Open Ducados es menos Open.

"GELETE" NIETO hará las dos últimas carreras del Open Ducados con el Team Aspar: *"Ahora trabaja como 'machaca' en nuestro equipo, en agosto entrenaremos en Albacete o Jerez, para que esté preparado para su regreso"*, comentó el de Alzira.

DUNLOP presentó un nuevo neumático trasero para el Open Ducados en Calafat. *"Era algo que nos venían pidiendo insistentemente los pilotos: un compuesto intermedio entre los habituales 616 y 676. Se trata del 894, con carcasa AB 02, también nueva. Es un neumático tirando a duro, empleado habitualmente en el Mundial, y que será estándar en el Open Ducados '95"*, nos explicó Carlos Laorden.

HARALD BARTOL no está con Aspar. Pero preguntas y nadie suelta prenda: *"Es verdad que hay lío, pero es un tema que no depende de mí; las decisiones sobre Bartol se toman directamente en Japón"*, dijo Jorge... *"afortunadamente"*, añadió después.

Segura Viudas
~ Le Cava ~

CLASIFICACIÓN

1	Jorge Martínez	E	Yamaha	34.32.05
2	J.Enrique Maturana	E	Yamaha	34.33.24
3	Antonio Sánchez	E	Honda	34.37.78
4	Luis I. Álvaro	E	Yamaha	34.39.13
5	José R. Miralles	E	Honda	34.52.70
6	Fabio Colombo	I	Aprilia	34.54.74
7	Jesús Chelet	E	Honda	35.05.40
8	Xavier Soler	E	Aprilia	35.11.85
9	José M. Ramírez	E	Yamaha	35.35.09
10	Antonio Torres	E	Honda	35.36.69
11	Francesc Orante	E	Honda	35.36.92
12	José Montañés	E	JJCobas	35.42.53
13	Mark Coates	IRL	Yamaha	35.50.25
14	David Ortega	E	Honda	a 1 vta.
15	Juan Carlos Jerez	E	Honda	a 1 vta.

16.- Pedro José Velarde. 17.- José Salomon.

Pole Position: Jorge Martínez (Yamaha) 1.31.88
Promedio vencedor: Jorge Martínez (Yamaha) 22 vueltas a 126,135 km/h.
Nuevo récord: Jorge Martínez (Yamaha) 1.32.63 a 128,252 km/h.
Antiguo récord GP: Dirk Raudies (Honda) 1.32.67 a 126,253 km/h.

ENTRENAMIENTOS		VUELTAS RÁPIDAS		ASÍ VA EL OPEN		
Martínez	1.31.88	Martínez	1.32.63	1	Martínez	110
Alzamora	1.31.94	Alzamora	1.32.65	2	Alzamora	78
Sánchez	1.33.38	Maturana	1.33.53	3	Sánchez	54
Maturana	1.33.79	Sánchez	1.33.57	4	Álvaro	53
Soler	1.34.16	Álvaro	1.33.71	5	Maturana	49
Miralles	1.34.20	Miralles	1.34.02	6	Giró	36
Álvaro	1.34.28	Colombo	1.34.31	7	Montero	35
Rabadán	1.34.41	Rabadán	1.34.33	8	Katoh	31
Molina	1.34.45	Soler	1.34.66	9	Rabadán	30
Velez	1.34.78	Chelet	1.34.67	10	Miralles	27
Coates	1.35.46	Orante	1.35.69	11	Colombo	19
Chelet	1.35.53	Ramírez	1.35.73	12	Coates	18
Mahiques	1.35.59	Torres	1.35.73	13	McCoy	16
Colombo	1.35.61	Mahiques	1.35.78	14	Appleyard	15
Torres	1.36.03	Coates	1.35.92	15	Lofhouse	12

250 ¡"ALICATE" MAUREL!

"LA VICTORIA NO ME EMBRIAGA, EL DOMINGO QUE VIENE ME ESPERAN EN LE MANS"

El aragonés Luis Carlos Maurel y su equipo dejaron constancia de su buen hacer con una espléndida victoria en Calafat.

"Si es que soy un alicate, maño. Me he propuesto ganar, y ya ves". Maurel no cabía en si de gozo. Y es que no cada día gana uno una carrera. Y más si hace dos años que has vencido la última.

Castilla se anotó la pole. El de Cartagena iba a por todas, consciente de que podía tener medio Open ganado ante la ausencia de Luis D'Antín. *"Y no me gusta ganar así, para mí es una putada que no estén D'Antín ni Sete, pues mi planteamiento hubiese sido el mismo"*, dijo el cartagenero.

Maurel no le dejaba ir demasiado lejos, quizá amenazando con lo que iba a suceder en carrera. Pero la sorpresa iba a ser Jamie Robinson, el joven inglés, viejo conocido del Open Ducados, que comenzó el pasado año en 125. El chaval estaba que no cabía en sí de gozo sobre su moto del Team Roberts: *"Chico, en mi vida había probado una moto tan rápida... ¿puedo llevármela al G.P. de Inglaterra...? Estoy invitado como wild-card, pero no tengo moto medianamente buena"*.

Óscar Sainz y Barresi cerraban la primera línea.

La carrera sería una auténtica debacle. Pensad que acabaron ¡doce pilotos! de veintiséis. Y casi todos, por el suelo.

Maurel sale como un obús. Y se marca un ritmo que, según sus cálculos, puede llevarle a la victoria. Quizá fue aquella tozudez, la de no dejarse engañar por el ritmo de los demás, la que le hizo ganar, la cuestión es que muchos estuvieron allí, pero Maurel llegó sólo a meta.

"Me dolía mucho la muñeca que me rompí en la caída de Austria, pero he apretado los dientes y he hecho mi carrera", confesaba Luis Carlos. *"Cuando Cardoso me ha pasado, he dejado que tirara él, era más cómodo para mí, pero se ha caído cuando hemos comenzado a doblar gente. Jamie Robinson me ha pasado por el aire; yo frenaba muy bien ahí, y sabía que nadie sería capaz de pasarme. He conseguido poner la moto a punto para que me aguanten las gomas blandas, 616 detrás y 610 delante, igual que hace D'Antín. La moto iba muy fina, redonda. La victoria no me embriaga, pues el fin de semana que viene vamos a estar en Francia, y está a la vuelta de la esquina, lo que sí puede hacer es ayudarme a encontrar algo de presupuesto, que falta me hace, y me gustaría dedicársela a la gente que han estado incondicionalmente a mi lado: Silvia, mi familia y mi equipo"*. Y es que cuando uno tiene la determinación suficiente...

Cardoso se ponía líder, mientras Castilla remontaba, ya estaba delante de Riba y cazando a Borja. Cardoso dijo: *"me ha frenado un doblado a final de recta. Me ha costado cogerles, luego me he tomado un descanso. Pero creo que yo ganaba esta carrera. Los neumáticos estaban nuevos, he escogido un compuesto duro y aguantaba a la perfección"*.

Castilla ya se había comido a Borja, pero Robinson había cogido a Maurel, por delante de Barresi, y atacaba el primer lugar: *"Ya he aprendido cómo no caerme otra vez. He hablado con Rainey y me ha dicho que así se aprende... pero no sé si me ha tomado el pelo"*.

Castilla se cae tras marcar la vuelta rápida, casi récord. Es el canto del cisne, y no tardaría en caerse, dejando todo como estaba, entre él mismo y D'Antín.

Barresi entra segundo, exultante de júbilo: *"A partir de la vuelta quince me ha comenzado a derrapar. Había montado un 676 bastante duro, pero me he equivocado. Entonces debí conservar. La moto de Maurel aceleraba como un rayo, y yo he montado un cambio corto pensando que me ayudaría a compensar. Pero estoy contento, los pódium llegarán, ahora debo entrenar más, y hacer más gimnasia para llegar más en forma a final de carrera"*.

Óscar Sainz se va al suelo al frenar sobre gravilla mal señalizada dejada por una caída anterior (Marsellá y Díaz Pan). Y Borja, tras los descartes, entra tercero. Un nuevo pódium tras el de Jarama: *"Todo ha mejorado, aunque siguen faltando entrenos. En carrera he estado conservador porque no quería caerme más, intentando rodar lo más rápido posible. El lunes nos quedamos en Calafat a hacer kilómetros antes de irnos a Le Mans"*.

Josep Sardá, muy bien en su debut en 250, acabaría por los suelos, pero cuidado con él, pues puede hacerlo muy bien. La lista de caídos es interminable, y esconde nombres como los de Quique De Juan o Manolo Hernández, además de los mencionados... y de los que nos dejamos en el tintero.

LUIS CARLOS MAUREL: *"ME GUSTARÍA GANAR..."*

¿Qué ha cambiado en Luis Carlos Maurel? Es pregunta obligada para el piloto de Zaragoza, que realizó en Calafat, probablemente, la mejor actuación conjunta desde que corre en 250, ¡hasta ha sido el más rápido en el warm-up!: *"¡Y eso que he salido a rodar piezas, con la carburación 'gorda'! La verdad, verdad, lo que ha cambiado en mí, es que tengo muchas ganas de ganar".*

La entrevista está realizada tan sólo media hora antes de que se tomara la salida. De ahí que algunas de las declaraciones de Luis Carlos puedan sonar extrañas, pero es que, curiosamente, muchas de ellas resultaron premonitorias: *"Hemos estado trabajando mucho en la moto; especialmente en suspensiones. La moto ahora me da mucha más confianza. Teníamos problemas de delante y de detrás, de todos lados, pero José Nievas, mi mecánico de suspensiones, me ha diseñado y construido unas nuevas bieletas, además de un trabajo interno en la horquilla, con lo que la moto va el doble de bien. Del motor jamás he tenido queja, Jordi Prades y Pedro Terrado llevan todo el año haciendo un trabajo perfecto".*

Pero no sólo de moto vive el piloto, y Maurel nos confesaba algo que le había tenido realmente preocupado: *"Me han estado tomando parciales: Castilla me gana entre la escuela y la chicane de antes de las eses. Y yo le saco desde ahí hasta la entrada a meta. Más confianza, y una moto mejor puesta a punto, son mi secreto... y que el Open Ducados, a mí, me motiva mucho. Mira, llevo dos años sin ganar carreras, y hoy veo la oportunidad de poder conseguirlo".*

Ganar en casa, y puntuar en el Mundial, dos retos para Maurel... *"Es que lo he visto tan cerca, ¡cuatro veces! el 16º es demasiado. ¡Y por centésimas! Pero si todo sigue así, los puntos llegarán muy pronto. Me desagrada no haberlo conseguido todavía".*

El monto de los premios del Open Ducados ayudan mucho, por otra parte, a pilotos con problemas económicos, como ha sido el caso de Maurel: *"He tenido, de hecho estoy teniendo, problemas económicos muy fuertes. A partir de agosto no tengo presupuesto, y un triunfo, hoy aquí, me podría ser muy útil. Pero no me quiero presionar antes de la carrera; sé que las cosas van bien, yo me encuentro muy bien encima de la moto; me voy a plantear una estrategia de carrera, y no quiero 'apretarme' más".*

¿Ganarás, Luis Carlos?: *"Hombre, yo prefiero que hablemos después de la carrera".*

EL TEAM ROBERTS tuvo muchos problemas de gripajes. Jamie Robinson se cayó por culpa de uno de ellos a final de recta. Hay quien los achaca a la gasolina especial americana de G.P., Sunoco, que utilizan.

MIGUEL ÁNGEL CASTILLA estuvo estudiando el vídeo del triunfo de John Kocinski en el Superprestigio '90. *"Iba como si llevara una 500. Creo que su pilotaje era, más que nada, efectivo".*

"JIMBO" FILICE sufrió un ataque de apendicitis el viernes. al principio pensaron que pudiera tratarse de una indigestión, pero fue baja durante todo el fin de semana.

MAT OXLEY, estimado colega de Motor Cycle News y Jefe de Prensa de Marlboro en el Mundial, fue el "culpable" de que Jamie Robinson corriera en Calafat encuadrado el Team Roberts, sustituyendo al lesionado Sete Gibernau.

JUAN BAUTISTA BORJA estrenó las modificaciones que Antonio Cobas realizó para su moto: tijas de horquilla más rígidas y 4 mm. más retrasadas, y bieletas de amortiguación trasera, que levantaban la moto y aumentaban la curva de progresividad. Las tijas no las empleó en carrera, las bieletas, con un diseño inspirado en las de la NSR500, sí.

¡OJO A LOS RODAMIENTOS!, los pilotos modestos de todas las categorías, que tanto se quejan por la falta de potencia de sus motos, podrían empezar por mantener los rodamientos de sus ruedas en buen estado. Es una amable sugerencia de los "neumatiqueros", que comprueban con estupor, día tras día, la gran cantidad de gente que lleva las ruedas con los cojinetes picados o gripados, quedando frenadas sus ruedas, y perdiendo con esa tontería lo que tanto les cuesta ganar a los preparadores.

Los pupilos de Kenny Roberts rodando juntos en busca de Maurel. José Barresi (14) y Jamie Robinson (4), el primero sería segundo y el segundo sufriría una caída luchando con el aragonés. Borja (3) perseguido por Castilla (5), quien se iría al suelo con el tercer puesto asegurado.

Segura Viudas
~ Le Cava ~

CLASIFICACIÓN

1	Luis Carlos Maurel	E	Honda	42.09.25
2	José Barresi	VEN	Yamaha	42.11.86
3	Juan Bautista Borja	E	Honda	42.17.22
4	Massimo Pennacchioli	I	Aprilia	42.31.06
5	Pere Riba	E	Honda	42.49.00
6	Francesco Monaco	I	Aprilia	43.00.62
7	Xavier Juvanteny	E	Honda	a 1 vta.
8	Raúl Loscos	E	Honda	a 1 vta.
9	Julián Recuenco	E	Yamaha	a 1 vta.
10	José L. Hernández	E	Honda	a 1 vta.
11	Ricardo García	E	Yamaha	a 1 vta.
12	Salvador Gálvez	E	Aprilia	a 1 vta.

Pole Position: Miguel Ángel Castilla (Yamaha) 1.28.74
Promedio vencedor: Luis C. Maurel (Honda) 28 vueltas a 131.517 km/h.
Vuelta récord: Miguel A. Castilla (Yamaha) 1.28.55 a 132.161 km/h.
Antiguo récord OD: Kenny Roberts Jr. (Yamaha) 1.29.88 a 130,171
Récord Absoluto 250: John Kocinski (Yamaha) 1.28.34 a 132.850 km/h.

ENTRENAMIENTOS		VUELTAS RÁPIDAS		ASÍ VA EL OPEN		
Castilla	1.28.74	Castilla	1.28.55	1 Castilla	72	
Maurel	1.29.06	Cardoso	1.29.20	2 Maurel	58	
Robinson	1.29.28	Robinson	1.29.25	3 D'Antín	50	
Sainz	1.29.32	Sainz	1.29.31	4 Barresi	47	
Barresi	1.29.33	Barresi	1.29.40	5 Cardoso	40	
Cardoso	1.29.53	Borja	1.29.42	6 Borja	39	
Filice	1.29.82	Maurel	1.29.51	7 Sainz	37	
Riba	1.29.94	Pennacchioli	1.29.63	8 Pennacchioli	33	
Pennacchioli	1.20.06	Riba	1.29.64	9 Gibernau	30	
Borja	1.30.32	Monaco	1.30.95	10 Riba	30	
De Juan	1.30.48	Hernández	1.31.24	11 Filice	25	
Sardá	1.30.70	De Juan	1.31.24	12 Fuchs	24	
Monaco	1.30.92	Sardá	1.31.35	13 Kassner	20	
Hernández	1.31.25	Marsella	1.32.46	14 Sawford	18	
Marsella	1.31.75	Diaz	1.32.56	15 Texeira	13	

SS LAVILLA HIZO BUENO EL PRONOSTICO

"HE VISTO VOLAR A DANI. YO TAMPOCO ENTIENDO POR QUÉ LOS DOBLADOS NO HACEN CASO DE LAS BANDERAS"

Gregorio Lavilla dio la segunda victoria consecutiva en el Open a la Yamaha FZR 600 R del Yamaha Team Folch.

El pronóstico decía que las motos de Folch partían como favoritas, y más tras el desencanto reinante a causa de la polémica decisión del Comité Técnico de la FIM sobre la reclamación de Madrid. La impresión general reinante en el paddock de Supersport es que cada cual puede hacer lo que le venga en gana, que aquí no pasa nada.

Lavilla saldría en pole, marcado de cerca por Dani Amatriaín, siempre la mejor Honda, y su propio compañero de equipo, José Mª Sagardogui, y David Vázquez, los cuatro únicos hombres capaces de bajar a 1'32. Eustaquio Gavira, a 33'0, cerraba la primera fila, abriendo una increíble reata de ocho hombres en el mismo segundo.

Eustaquio Gavira sale deprisa, pero no puede aguantar la embestida de Gregori Lavilla, que se coloca primero y empieza a abrir hueco sobre un Dani Amatriaín tranquilo y confiado en que la carrera puede decidirse en los últimos giros, donde tiene previsto hacer valer su mayor experiencia.

"Cuando ha caído Dani me he puesto bastante nervioso", confesaba Gregori, *"le he visto volar por los aires. A mí también me dan miedo los doblados, y no entiendo por qué no hacen caso de las banderas azules. Me dan tanto miedo que me lo tomo con calma, y no me importa perder décimas antes que caerme. Al final de carrera, en la última vuelta, casi me caigo: iba despacio, y he entrado con una marcha menos a la rápida de final de recta, luego he sacado dos marchas, como siempre, para entrar en el ángulo, ¡y he puesto primera!, la moto casi me escupe por las orejas!, he tenido un susto de muerte, tanto luchar para no caer, y al final casi me atrapa Sagardogui"*.

El vasco conseguía un segundo puesto arañado poco a poco, con lo que Folch firmaba el primer doblete de su vida... al menos en Supersport: *"¡Tenía un mal cuerpo que no veas, te lo juro!"*, decía "Lambritx", *"no sé si por el calor o por algo que comí. Me he quedado en la salida, y aquí, con la igualdad que hay, es dificilísimo remontar. Ayer cambié los reglajes de la moto y me ha ido peor, pero estoy contento, pues los resultados del equipo no pueden ser mejores"*.

Los hermanos Gavira eran todo un espectáculo en la frenada del ángulo del mar. Eustaquio comenzó liderando, pero, en una de aquellas frenadas en el más puro estilo Supermotard, se salió de pista: *"Nos falta potencia por todos lados, yo monté el desarrollo corto para intentar que mi moto acelerara más, pero Sagardogui me ha pasado en la recta como si yo no existiera, creo que me ha metido dos segundos allí mismo. Yo intentaba arreglar algo en las frenadas, pero era del todo imposible. Las Yamaha no corren... ¡vuelan!, y las Honda estamos en clara inferioridad de condiciones"*.

Pero sería Idalio, a la postre, el tercer clasificado: *"No he salido bien, y hacerlo en Calafat es vital si quieres estar delante. Luego, yendo con Dani, he visto su caída en primera fila, y creía tener el segundo puesto más que controlado hasta que, en una frenada del ángulo, la moto se ha pasado de cruzada, me ha hecho tope el amortiguador de dirección, y me he salido"*.

Dani Amatriaín se cayó sin remedio: *"Me he encontrado a Carolina en mitad de la trazada. No es justo que los doblados no hagan caso de las banderas y nadie les diga nada. Sé que cogía a Gregori, ya le había recuperado segundo y medio, y esperaba a final de carrera para luchar por el triunfo. Era una victoria mía..."*.

Javi Rodríguez se impuso a Marc Grau y Fernando Cristóbal tras las caídas, primero de Davis Vázquez, y luego de un fantástico Oriol Fernández, que, rodando quinto, estaba haciendo la mejor carrera de su temporada.

FUJIFILM
MxOnda
CAMPER
Santiveri
HONDA
LA VANGUARDIA
El Mundo Deportivo
KONI
IGOL LUBRICANTES
MICHELIN

JEAN D'HOLLANDER: *"¿NO SERÍA UNA BUENA IDEA HACER UN OPEN DUCADOS EN EUROPA?"*

Es Mr. Dholda, el preparador belga más famoso; un viejo conocido de la afición española, cuyo trabajo es reconocido por todo el "universo" Honda. *"Honda montó una fábrica de ciclomotores, la primera de la marca fuera de Japón, en Bélgica, hace ya 32 años. Desde entonces que soy Concesionario Honda. ¡Empecé vendiendo ciclomotores!, luego llegaron las motos"*; un brillo de nostalgia recorre los ojos de este viejo enamorado de las buenas carreras y de los buenos pilotos. *"Recuerdo las 24 Horas de Montjuïc. Para mí siempre ha sido una carrera especial. Cada año montaba a mi mujer y a mis dos hijos en la furgoneta, junto a la moto, y veníamos a Barcelona. Mis motos estuvieron diez años corriendo las 24 Horas ininterrumpidamente. Hacíamos, con furgo y roulotte, 1600 kilómetros de ida y otros tantos de vuelta, pero es que eran nuestras vacaciones. España era algo especial para nosotros. La carrera era peligrosa, pero es que las 24 Horas eran sólo una parte de todo lo que el viaje suponía para mi familia. Conseguimos quedar terceros una vez, y en otra ocasión, Carlos Cardús corrió las 24 Horas con mis motos"*.

Pero se hace raro ver a Jean D'Hollander en el Open Ducados: *"El Open Ducados es uno de los campeonatos más importantes; mucho más que nuestros campeonatos nacionales. Pero es imposible para nosotros seguirlo al completo, pues corremos el Europeo de Supersport y el Mundial de Superbikes. Dani Amatriaín me llamó, conozco a Dani desde hace muchos años, hemos trabajado juntos en muchas ocasiones, y estoy intentando echarle una mano en la preparación de su moto"*.

Jean prefiere las motos de 4T a las motos de G.P.: *"Las motos de 4T me interesan mucho, pues son las motos de competición más directamente derivadas de la calle que existen. Estamos viviendo tiempos malos, y cuesta, también en Europa, encontrar dinero para correr. Las motos de G.P. son más caras de mantener; dan buena imagen de marca, pero el comprador sigue muy de cerca los campeonatos que se corren con motos parecidas a las que él puede comprar, las motos de G.P. están lejos de la realidad"*.

La cuestión final es, lógicamente, cuándo le volveremos a ver en el Open Ducados: *"El Open Ducados es una iniciativa muy buena, ¿verdad? Pienso que es la competencia directa del Campeonato de Europa, son unas carreras muy bien organizadas, mejor que las del Europeo; el único problema es que las carreras se disputan únicamente en España... ¿no sería una buena idea hacer un Open Ducados en Europa?"*.

La lucha por el podium: Idalo Gavira (25) frenando en plan "dirt track" en el segundo ángulo de Calafat, perseguido a la lejos por José María Sagardogui (13), que lo pasaría tras salirse a la tierra en esta curva. A su hermano Eustaquio le sucedió lo mismo, pero por la décima posición...

LAS CBR 600 de 1995 podrían llevar motor de inyección electrónica; se están haciendo pruebas secretas con el nuevo propulsor, pero la decisión final todavía no está tomada. El chasis sí será completamente nuevo.

CALAFAT podría mejorar en breve si los estamentos oficiales aportan los noventa millones de pesetas que costaría que los boxes estuvieran al mismo nivel que el Pit-Lane y la pista, las tribunas frente a las eses (con boxes-garage en su interior), tribunas a final de recta y aumentar de una vez la seguridad a la salida de las curvas.

LOS HERMANOS GAVIRA salían de Calafat directamente hacia Austria, a participar en la carrera del Campeonato de Europa. *"Queremos hacer kilómetros a las motos"*, dice Idalio. *"Y si ganamos, mejor"*, afirma Eustaquio.

SALVADOR GÁLVEZ PINTO, el piloto Guardia Civil, deja los 250 para pasarse a Supersport, posiblemente sobre una Yamaha.

RACHEL NICOTTE, el piloto de Supersport francés que ganó en Jarama el año pasado, sufrió una grave caída en su campeonato nacional, que le mantiene en coma a la hora de escribir estas líneas.

RUBÉN XAUS estrenó los colores de Caltu Competición en carrera. Por lo visto hay mar de fondo en el seno del equipo navarro y José Ramón Carrizo, el patrón, está dispuesto a realizar cambios de importancia en su estructura.

Segura Viudas
~ Le Cava ~

CLASIFICACIÓN

1	Gregorio Lavilla	E	Yamaha	39.01.05
2	José Mª. Sagardogui	E	Yamaha	39.02.42
3	Idalo Gavira	E	Honda	39.18.70
4	Javier Rodríguez	E	Honda	39.33.57
4	Marc Grau	E	Honda	39.34.41
5	Fernando Cristobal	E	Honda	39.36.75
7	Fco. J. Gómez	E	Honda	39.41.50
8	Manuel Luque	E	Honda	39.43.22
9	Rubén Xaus	E	Honda	39.44.70
10	Eustaquio Gavira	E	Honda	39.51.12
11	L. Juan Quesada	E	Honda	40.13.90
12	Carlos Rosa	E	Honda	40.18.73
13	José M. Martín	E	Honda	40.20.46
14	Francesc Torrents	E	Honda	40.29.53
15	Daniel Oliver	E	Honda	40.33.51

16.- Francisco Agudo. 17.- Bruno Nogués. 18.- José A. Castroverde. 19.- Ignasi Sorribes. 20.- Luis Carbó. 21.- Fco. Javier Andujar. 22.- José O. Gorria.
Pole Position: Gregorio Lavilla (Yamaha) 1.32.05
Promedio vencedor: Gregorio Lavilla (Yamaha) 25 vtas. a 126.866 km/h.
Vuelta récord: Gregorio Lavilla (Yamaha) 1.32.28 a 128.738 km/h.
Récord Imbatido: Pere Riba (Honda) 1.31.81 a 127,437 km/h.

ENTRENAMIENTOS

Lavilla	1.32.05
Amatriain	1.32.68
Sagardogui	1.32.71
Vázquez	1.32.81
Gavira E.	1.33.08
Grau	1.33.24
Scudeler	1.33.37
Gavira I.	1.33.65
Cristobal	1.33.76
Fernández	1.33.80
Xaus	1.33.87
Luque	1.33.94
Morillas	1.34.09
Rodriguez	1.34.15
Gómez	1.34.71

VUELTAS RÁPIDAS

Lavilla	1.32.28
Gavira I.	1.32.74
Amatriain	1.32.83
Vázquez	1.32.92
Sagardogui	1.33.03
Cristobal	1.33.09
Gavira E.	1.33.37
Luque	1.33.74
Fernández	1.33.87
Gómez	1.34.06
Rodriguez	1.34.13
Grau	1.34.15
Xaus	1.34.30
Quesada	1.35.08
Oliver	1.35.34

ASI VA EL OPEN

1	Lavilla	86
2	Amatriain	78
7	Sagardogui	61
3	Rodriguez	50
4	Vázquez	47
5	Gavira I.	46
6	Grau	42
8	Cristobal	36
9	Nicotte	30
10	Gavira E.	30
11	Luque	27
12	Gómez	24
13	Mesa	19
14	Mut	16
15	Scudeler	16

DUCADOS DUCADOS

Hilo DIRECTO

LUIS D'ANTÍN

Esta carta fue enviada por Luis D'Antín a Jaime Alguersuari, debido a su interés, hemos creído conveniente publicarla en esta sección (N. del R.)

Hace unas horas que hemos llegado de Mugello. Estos días en Italia han sido especialmente duros, pero para todo el equipo el esfuerzo que hemos realizado ha sido gratificante. Todos a una estamos avanzando en nuestro trabajo, cada uno en su campo, buscando el camino de los puestos de cabeza en el Mundial. Pero no te voy a aburrir explicándote los pormenores de nuestra labor.

Hoy tengo algo más que decirte.

Viajando de Gran Premio en Gran Premio junto a mis mecánicos, me recreo a menudo hablándoles de mis primeros pasos en el Critérium Solo Moto hace apenas seis años y recuerdo con especial cariño aquel titular en la camiseta (todavía la conservo) que rezaba: "Si quieres ser figura, sígueme".

Desde entonces he tenido clara tu premisa, primero en el Critérium, después en el Campeonato de España y ahora también en el Mundial.

Paso a paso, he ido avanzando, quemando etapas hacia un sueño llamado Campeonato del Mundo y, al mismo tiempo, otros habéis hecho realidad vuestros objetivos materializando entre muchas ilusiones un Campeonato de España extraordinario del cual me siento especialmente orgulloso de haber vencido su primera edición.

Este fin de semana Calafat se ha vestido de gala con el Open Ducados, "el circuito del mar" ha sido una fiesta, pero yo no he podido acudir a la cita. Hoy tengo una asignatura pendiente en el Mundial y no puedo eludirla. Pero quiero que sepas que voy a salir a ganar en las dos últimas carreras del Open y que pondré toda mi ilusión por renovar el número uno para la próxima temporada.

Espero que hayáis disfrutado de una apasionante fin de semana en Calafat.

LA MEJOR CANTERA DEL MUNDO

Por: Carlos Person

Una vez más en Calafat. Poco tiempo después de llegar me encuentro con J.P. Joanpere. Me pregunta mi opinión sobre el Open Ducados: simplemente, amigo Joanpere, unir la mía a la del resto de opiniones favorables y que hacen fuerza para que Campeonatos como nuestro Open sigan disputándose. La verdad es que aquí, me refiero al Open, es donde uno se da realmente cuenta de la importancia que esta clase de eventos tienen como pruebas de promoción y de lanzamiento de futuros mundialistas. Muchos de los aficionados a este mundo no nos percatamos de lo fundamental que es el Open. Aquí podemos ver medir sus fuerzas a grandes pilotos como Aspar y Alzamora, que participan en el Mundial, hablo de 125 c.c., claro, con otros pilotos que empiezan y que tienen tantas ganas de subir al podio y ganar carreras como ellos y que, ten por seguro, que en un futuro no muy lejano serán pilotos del Mundial. Sobre todo en 125 c.c., con pilotos como Maturana, Montero, Álvaro, Rabadán; verles medir sus fuerzas con pilotos del Mundial es la prueba palpable de que afición y ganas hay. Los italianos, me refiero a los equipos, lo saben, y por eso fichan a los pilotos españoles para sus escuderías. Los alemanes, por ejemplo, nos envidian por tener un Campeonato como el que tenemos.

Nadie me negará que ver a Wayne Rainey por el paddock de cualquiera de los circuitos del Open es todo un lujo y una prueba más de la importancia que este Campeonato tiene a nivel internacional.

Pero, sobre todo, y aquí me gustaría hacer hincapié, nos hace falta una buena afición. Siempre se ha dicho -y espero que se siga diciendo por mucho tiempo- que la española es la mejor afición del mundo. La prueba la tenemos en Jerez cada año para el G.P. Pero esta afición ha de verse también en las pruebas del Open.

Hay que venir aquí a ver estas carreras y darse cuenta y pensar en que muchos de los pilotos que hoy están en Calafat, o en cualquier otro circuito español, pueden estar rodando, en un par de años, en un circuito del Mundial como, por ejemplo, Jerez. Pero para eso hace falta estar con ellos, apoyarles, porque, como ya te he dicho, estoy convencido de que ésta es la mejor plataforma de lanzamiento de una de las mejores canteras de pilotos del mundo.

¡BUSCA EL DRAGON!

¡Acude a tu Servicio Oficial Pirelli e INFÓRMATE!

Presenta este VALE al adquirir tus neumáticos DRAGON

VALE 2.500 Ptas.

POR LA COMPRA DE UN JUEGO DE NEUMÁTICOS DRAGON

Nombre del usuario: _____ Tel.: _____

Dirección: _____ Población: _____

Moto: _____ Neum. ANT.: _____

Modelo: _____ Neum. POST.: _____

(1.000 Ptas. si compras un solo neumático)

INDICANDO TUS DATOS PERSONALES, PARTICIPARÁS EN UN SORTEO DE 10 JUEGOS DE NEUMÁTICOS PIRELLI CORRESPONDIENTES A TU MOTOCICLETA

- Caduca el 31 de agosto de 1994
- Promoción válida para las versiones DRAGON SPORT y DRAGON GT
- El abono del importe de la promoción se deducirá del pago en el instante de la compra
- Oferta no acumulable (suma de vales)
- Oferta limitada a la disponibilidad
- Los Servicios Oficiales Pirelli se reservan el derecho de no aceptar esta promoción
- Utilizable sólo en la Red de Ventas de España

DATOS DEL VENDEDOR

Código: _____

Nombre: _____

Población: _____

Firma o sello

Fecha: _____

Enviar a: Pirelli Moto. Apartado de correos 162 - 08080 Barcelona

PIRELLI

NUEVA YAMAHA FZR 600 R

¡Lo Máximo!

Vencedora en la carrera del Campeonato de España '94.
5 junio - Jarama
10 julio - Calafat

SEGURO YAMAHA
Yamaha te la asegura en las mejores condiciones y con la más amplia cobertura. Consulta en tu concesionario oficial.

Por su marcada línea deportiva, sus altas prestaciones, su avanzada tecnología y excelente nivel de confort y seguridad, **la nueva Yamaha FZR 600 R supone lo máximo en Supersports.**

YAMAHA

CASCOS YAMAHA
A LA CABEZA POR SEGURIDAD

Lubricantes recomendados
CEPSA

MI OTRA MÁQUINA

ALEX CRIVILLÉ

"MI ÉXITO DEPENDE DE DOS MÁQUINAS: MI MOTO Y MI CRONÓGRAFO BLUMAR"

BLUMAR
CHRONOGRAPH
TU MÁQUINA

SLOGAN

ESPAÑA • DISTRIBUIDOR NACIONAL:
INTERNACIONAL DE RELOJERIA S.A.
08036 BARCELONA
TEL. (93) 439 11 55 - FAX (93) 439 95 72